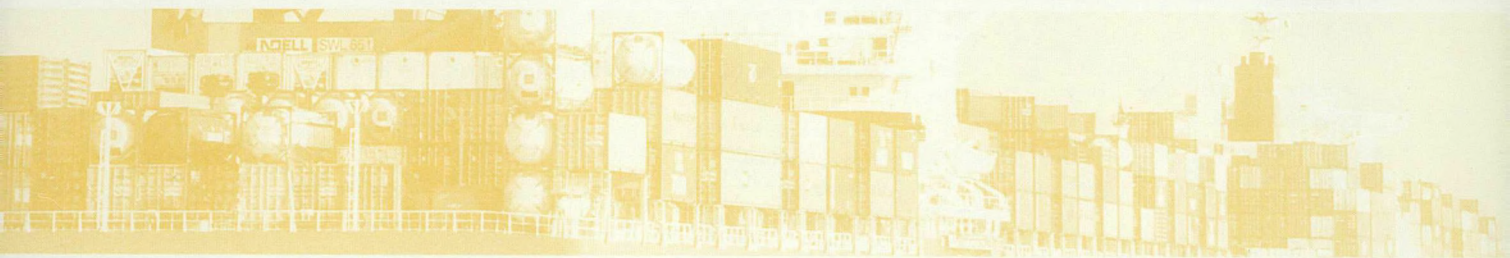
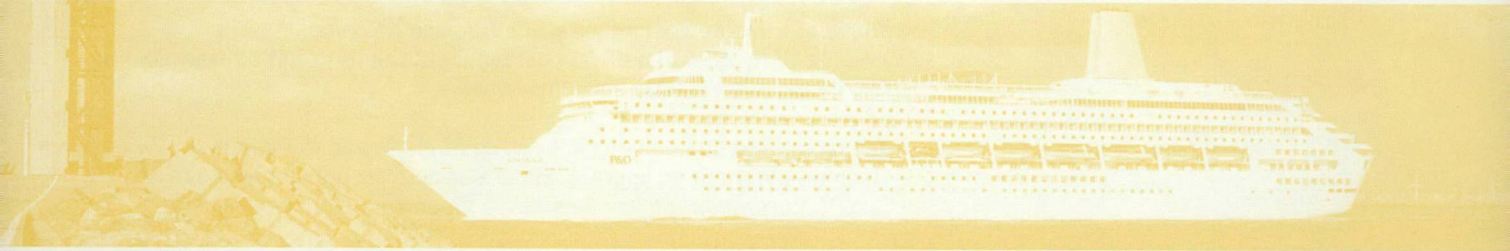


Vlaamse Havencommissie



Vlaamse Havencommissie



VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Colofon

Jaarverslag 2000
Vlaamse Havencommissie

p/a Sociaal-Economische Raad
van Vlaanderen
Jozef II-straat 12-16
1000 Brussel
tel.: 02/209.01.11
fax: 02/217.70.08
e-mail: vhc@serv.be
http://www.serv.be/vhc

Redactie:
Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts
Ingrid Schurmans

Drukkerij:
Gevaert Printing
Heirweg 84
8520 KUURNE

Verantwoordelijke uitgever:
Pieter Kerremans
Louizastraat 30
2800 Mechelen

D/2001/4665/22

Inhoudstafel

| | |
|--|---|
| Toespraak van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, Prof. dr. Willy Winkelmans, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie | 4 |
|--|---|

| | |
|---|---|
| Toespraak van de kabinetschef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Steve Stevaert, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie | 6 |
|---|---|

| | |
|---|---|
| De nieuwe Vlaamse Havencommissie | 8 |
|---|---|

| | |
|--|----|
| Installatie van de Vlaamse Havencommissie op 23 april 2001 | 8 |
| Taakomschrijving | 8 |
| Samenstelling (situatie op 1 mei 2001) | 9 |
| Voorzitter | |
| Effectieve leden | 9 |
| Plaatsvervangende leden | 10 |
| Dagelijks Bestuur | 10 |
| Secretariaat | 10 |
| Wetgeving | 11 |

| | |
|--|----|
| Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2000 | 14 |
|--|----|

| | |
|------------------------|----|
| Vlaamse Havencommissie | 14 |
| Dagelijks Bestuur | 14 |
| Werkgroepen | 14 |
| Secretariaat | 14 |

| | |
|---|----|
| Rapport van de Vlaamse Havencommissie: Ontwikkelingen in de containervaart Kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens ? | 15 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| Een snel groeiende markt | 15 |
| De drijvers van de groei van de vraag naar containervervoer | 15 |
| Concentratie in de lijnvaart | 16 |
| Schaalvergroting in de containerlijnvaart | 16 |
| Economische haalbaarheid van verdere schaalvergroting | 16 |
| Uitrusting en toegankelijkheid van zeehavens en terminals | 16 |
| Nieuwe scheepsroutes ? | 17 |
| De toekomstige scheepsgrootte: conclusie | 17 |
| De ontwikkeling van de omvang van de containervloot | 17 |
| Zijn de Vlaamse containerhavens voldoende voorbereid ? | 17 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| Website Vlaamse Havencommissie | 18 |
|---------------------------------------|----|

| | |
|--|----|
| Ontwikkelingen in de Vlaamse havens | 19 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen | 19 |
| Industrie | 19 |
| Infrastructuur | 21 |
| Nieuwe scheepvaartlijnen | 21 |
| Ontwikkelingen in de haven van Gent | 23 |
| Algemeen | 23 |
| Industrie | 23 |
| Infrastructuur | 24 |
| Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge | 25 |
| Infrastructuur en milieu | 25 |
| Scheepvaartlijnen | 25 |

| | |
|---|----|
| Ontwikkelingen in de haven van Oostende | 27 |
| Industrie | 27 |
| Infrastructuur | 27 |
| Scheepvaartlijnen | 27 |
| De Belgische spoorwegen | 28 |

Statistiek Vlaamse havens **31**

| | |
|-----------|----|
| Inleiding | 31 |
|-----------|----|

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens **32**

| | |
|--|----|
| Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap | 33 |
| De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens | 34 |
| De haven van Antwerpen | 35 |
| De haven van Gent | 36 |
| De haven van Zeebrugge | 36 |
| De haven van Oostende | 38 |

Havenarbeid in de Vlaamse havens **40**

| | |
|----------------------------|----|
| Interpretatie | 41 |
| Haven van Antwerpen | 41 |
| Haven van Gent | 43 |
| Haven van Brugge/Zeebrugge | 44 |
| Haven van Oostende | 46 |

Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens **48**

| | |
|--------------------|----|
| Definities | 48 |
| Toegevoegde waarde | 50 |
| Werkgelegenheid | 52 |
| Investeringen | 54 |

Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2000: een nieuw record **56**

| | |
|--------------------------------|----|
| Algemeen overzicht | 56 |
| De Le Havre-Hamburg range | 56 |
| De haven van Antwerpen in 2000 | 57 |
| De haven van Gent in 2000 | 58 |
| De haven van Zeebrugge in 2000 | 59 |
| De haven van Oostende in 2000 | 60 |

| | |
|--|----|
| Statistische gegevens | 61 |
| Totaal maritiem verkeer | 61 |
| Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën | 64 |
| Containerverkeer | 68 |
| Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen | 72 |
| Oorsprong en bestemming van de goederen | 82 |
| Passagiers | 85 |
| Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens | 87 |
| Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range | 89 |

Dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.

Toespraak van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, Prof. dr. Willy Winkelmans, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie

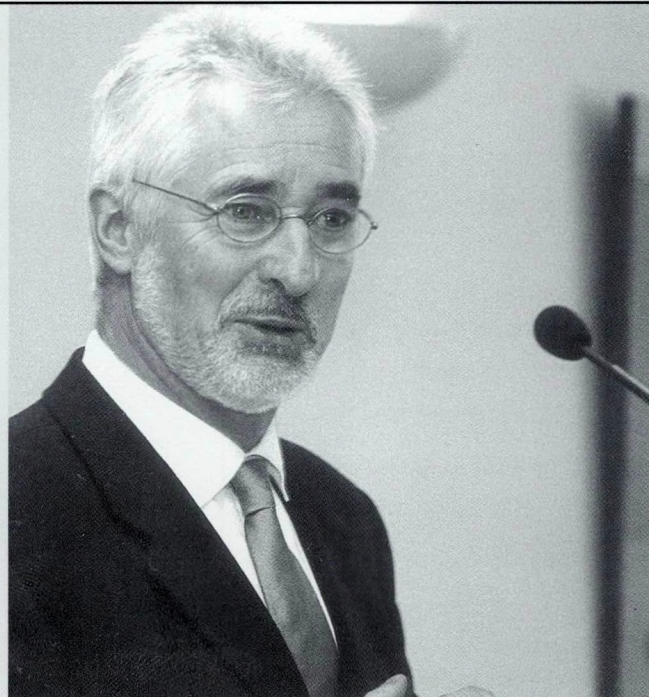


Foto: Dann

Dames en Heren leden van de Vlaamse Havencommissie,
Heren van het Kabinet van de heer Minister en van de Administratie
Waterwegen en Zeewezen,
Geachte dames en heren van de vakpers,
Beste vrienden medewerkers,

Het is geen boutade als ik u zeg, dat het mij een groot genoegen is u op deze installatievergadering eindelijk te mogen toespreken. Niet alleen omdat het sommigen "bloed, zweet en tranen" heeft gekost om deze installatievergadering te kunnen vastleggen, maar evenzeer omdat het meer dan tien jaar geleden is dat ik mijn "maiden speech" met een snel kloppend hart heb mogen geven voor de eerste installatie van de VHC. Toen geschiedde dat in nogal beroerde omstandigheden. Voor zij die het zich niet meer herinneren: we hebben toen tot tweemaal toe een installatievergadering moeten houden, omdat de eerste bij kortgeding, dus op bevel van de rechter, diende opgeschort te worden. Ik bespaar u verdere details, zij zijn trouwens thans helemaal niet meer relevant. Bovendien tikt mijn hart nu heel wat trager, ik ben intussen een dagje ouder geworden, en heb alle redenen om aan te nemen, dat deze installatievergadering meteen de goede is. We hebben er trouwens lang moeten op wachten! Bijna twee volle jaren!

In een tijdspanne van tien jaar is er veel gebeurd en vooral veel veranderd. Niet alleen wijzelf zijn veranderd, ook de "omgeving" is fel veranderd. De VHC heeft meer dan dertig adviezen en aanbevelingen uitgebracht, gemiddeld drie per jaar dus. De Commissie heeft zich van in den beginne meermaals onderscheiden door opgemerkte standpunten in te nemen. Met de parlementaire goedkeuring van het havendecreet in april 1999 ten slotte is onze rol - na tien jaar hard werken - decretaal vastgelegd. Hierdoor breekt feitelijk een nieuw tijdperk aan voor deze organisatie: de VHC, tweede versie wordt vandaag geboren. Het lijkt mij derhalve een goed moment om op deze officiële installatievergadering zoveel mogelijk het kader te schet-

sen, waarbinnen deze nieuwe Havencommissie zal gaan werken. Daarvoor zullen we ons kort en goed bezinnen over de zin van de veranderingen, de toekomst en de kansen op realisatie.

1. Mijnheer de Minister, DD. & HH., wat is er fundamenteel veranderd sedert het begin van de negentiger jaren en wat is naar alle waarschijnlijkheid richtinggevend voor de volgende tien ?

I. Buiten de VHC:

1. In de eerste plaats moeten we vaststellen dat de haven- en vervoerwereld continu onderhevig zijn aan verandering. Diverse trends manifesteren zich in het transport en vele van deze trends zijn nog volop in ontwikkeling. Om er maar enkele te noemen: er is de groeiende invloed van de Europese Unie inzake vervoerbeleid (cf. het recente Port Package), er is de ingrijpende globalisatie, de voortschrijdende containerisatie, de succesvolle liberalisatie, de groeiende intermodaliteit, maar tegelijk is er ook meer congestie op de wegen, een groter milieubewustzijn, en een grotere druk op de gewenste mobiliteit. Het is niet het moment om hierover een uitgebreid exposé te houden, maar dat de "maritieme wereld" - zowel instrumenteel gezien als 'business wise' - zich continu aan het veranderen is staat buiten kijf. En dat we als Havencommissie mee moeten evolueren, hierover mag geen twijfel bestaan.
2. Ten tweede is er het Havendecreet. We zijn als Havencommissie in het begin van de jaren negentig begonnen met de voorbereiding ervan. Op politiek niveau heeft men echter tot 1999 moeten wikkelen en wegen om te komen tot een gedegen havendecreet, waarvoor nog een aantal uitvoeringsbesluiten eerlang moeten afgerond worden.

II. Binnen de VHC:

1. Meerdere adviezen, aanbevelingen en rapporten zijn niet onopgemerkt gebleven; er wordt meermalen naar verwezen, sommige worden zelfs tot voorbeeld gesteld.
2. De Havencommissie is er in de afgelopen 10 jaar in geslaagd ervoor te zorgen dat investeringsdossiers, die uiteindelijk mét ons advies op het bureau van de minister belanden, niet alleen technisch maar ook degelijk sociaal-economisch onderbouwd zijn. We hebben tijdens de discussies over de havenprojecten de sterke en de zwakke punten van de infrastructuurprojecten aan het licht kunnen brengen, waardoor elk behandeld dossier een volledig onderbouwde - meestal positieve - eindbalans heeft kunnen meekrijgen.
3. We hebben hierdoor naar de buitenwereld toe een grotere credibiliteit verkregen. Veel mensen uit het vakgebied hebben inmiddels de weg naar de VHC gevonden. Sommigen kennen vooral de adviezen en aanbevelingen, anderen kennen eerder de studiefunctie, in de vorm van de rapporten en jaarverslagen.

2. Wat de toekomst van de Havencommissie betreft is nog niet alles vastgelegd.

Vergeten we trouwens niet: "The future no longer is what it has been" (dixit H. Kahn), daarmee bedoelende dat dat wat 10 jaar geleden als toekomst gold, vandaag niet noodzakelijk heden is geworden, zodat we te maken hebben met een andere, d.i. een zich steeds veranderende, toekomst. De VHC echter kan en moet - dankzij haar maatschappelijk gezien bijzonder relevante samenstelling - zelf nadenken over haar toekomstige rol, inclusief werking en organisatie. In dat verband is het nuttig te beseffen, dat de Havencommissie een veelheid van functies waarneemt. De VHC is - en dat is vrij uniek in de havenwereld, kan ik u verzekeren - tegelijkertijd:

- Een verplicht adviesorgaan van het gewestelijk havenbeleid.
 - Een onafhankelijk algemeen informatie- en studieplatform op het gebied van havenontwikkeling.
 - Een specifiek forum voor havenoverleg.
1. Voor wat het luik "advies" betreft zal er rekening moeten gehouden worden met de nieuwe context, waarin havensteun kan verleend worden: het havendecreet verplicht ons van nu af aan een onderscheid te maken tussen adviesvragen over het gewestelijk havenbeleid voor de zaken die samenhangen met het algemeen economisch belang van de havens (bijv. financiering van werken die betrekking hebben op aanleg, instandhouding en onderhoud van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur hiervoor, zoals zeesluizen), en adviesvragen in het kader van een subsidieprocedure voor haveninterne investeringsprojecten zoals voor kademuuren en dokken. In beide gevallen is de advisering binnen de Commissie zeker niet op te vatten als louter formaliteit. Een vrij fundamentele verandering voor de VHC in dat verband is de invoering

van een nieuwe stemmingsprocedure. Deze komt erop neer, dat de vertegenwoordigers van de havens, die een directe betrokkenheid vertonen met het ingediende project, niet verwacht worden mee te stemmen. Het is de verwachting dat zulks de legitimiteit van de adviezen van de VHC zal verhogen. Ook het feit dat de adviezen thans meer expliciet gericht zullen zijn aan het betreffende havenbestuur, zodanig dat de volledige voorbereiding van een havenproject uitdrukkelijker bij de haven zelf komt te liggen, is niet van belang ontbloeit. De VHC hoeft daardoor immers niet meer te adviseren op het einde van de procedure, maar in een veel vroeger stadium en kan daardoor ten volle haar rol van sociaal-economische adviseur vervullen. Door dit alles is er meer dan ooit behoefte aan een meerjaren budgettair plan van de Vlaamse overheid voor de havensector. Tot en met 1993 is ter zake een bepaalde procedure vrij nauwgezet gevolgd. In 1994 werd echter de laatste maal een driejaren programma voorgelegd. Ingevolge verschillen in standpunt inzake de financiering van haveninvesteringen, slaagde de Commissie er niet meer in om daarover een aanvaardbaar advies uit te brengen. Er moet thans dringend terug werk gemaakt worden van een strategische en meerjarige planning voor het Vlaamse havenbeleid. Het is m.a.w. de bedoeling een strategische lange termijn visie betreffende de Vlaamse havens te ontwikkelen. De meerjarige budgettaire planning zal daardoor een stevig formeel karakter krijgen, ten einde de nogal "gratuite" bepaling in het decreet "binnen de perken van de begroting" een duidelijke inhoud te geven voor de havensector in haar geheel.

2. Wat de informatie en studie opdracht betreft, stellen we vast niet alleen dat deze perfect aansluit bij wat de Havencommissie in de praktijk reeds jarenlang doet, maar tevens dat deze opdracht met de dag aan belang wint. De VHC is inderdaad inmiddels een soort "bibliotheek en informatiedesk" geworden. Heel wat publicaties van de VHC dragen een meer dan gewone interesse weg vanwege een breed publiek.
3. De functie van overleg ten slotte leidt niet zelden tot aanbevelingen, waaruit blijkt hoezeer de havensector beseft, dat voor de beleidsadviesering over havenaangelegenheden de Havencommissie best zo veel mogelijk als "sleutelfactor" gepercipieerd wordt. Het kan namelijk niet zijn dat de decreetgever een specifiek orgaan opricht voor advisering van het havenbeleid en dat bij belangrijke beslissingen de Havencommissie in het geheel niet om een advies gevraagd wordt. Daarom legt de Commissie zichzelf de verplichting op om zo systematisch mogelijk een debat te voeren over alle belangrijke aspecten van het havenbeleid. Zulk debat moet voor de buitenwereld interessante "ankerpunten" opleveren, die op hun beurt bruikbaar zijn voor het havenbeleid.

3. Ten slotte, geachte genodigden, als U mij zou vragen wat wij hopen te kunnen realiseren met de Vlaamse Havencommissie in de komende jaren dan zou ik onder meer denken aan de volgende dingen:

1. Dat we in een gezonde sfeer als Havencommissie een bijdrage leveren tot het totstandkomen van een coherent havenbeleid, m.a.w. dat we de

taak die we opgelegd krijgen naar behoren uitvoeren. Dat is allemaal niet zo evident als het lijkt. De VHC is immers samengesteld uit een aantal behoorlijk verschillende partijen. Daarenboven discussiëren we soms over "gevoelige" dossiers, waarbij zeer veel verschillende standpunten de revue passeren. Maar, uit de confrontatie van ideeën en zienswijzen kunnen nieuwe waardevolle ideeën naar voren komen.

2. Dat we regelmatig constructieve adviezen en aanbevelingen weten te formuleren. Wij moeten het de bevoegde Minister niet moeilijker maar gemakkelijker maken. De kritische aanbevelingen van de Commissie moeten steeds opbouwend zijn. Dit is geen belofte mijnerzijds, wel een streefdoel. Een goede samenwerking met de Administratie Waterwegen en Zeewezen is daarvoor zowel een middel als een doel.
3. Dat onze informatie- en studiefunctie verder kan uitgebouwd worden. Tot nu toe is er al heel wat gepresteerd op dit vlak, zeker gezien de beperkte mankracht, maar ik druk hierbij toch de hoop uit – en ik heb daar trouwens alle vertrouwen in – dat we deze functie in de toekomst nóg meer invulling kunnen geven. We moeten erin slagen middels onze jaarlijkse rapporten en verslagen, middels onze website en alle mogelijke andere informatiedragers het havenbeleid naar buiten uit te dragen, zodanig dat het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens vergroot (of mag ik zeggen terug in ere wordt hersteld?). Intern is de informatie die we op die manier produceren alleszins een uitstekende basis voor de adviezen en aanbevelingen, die we als Commissie formuleren.
4. Tenslotte wens ik nogmaals het belang van een 'Vlaamse strategische havenbeleidsnota', een 'strategisch plan voor het Vlaamse havenbeleid' of hoe het ook genoemd zal worden, te benadrukken. Zo een plan is in Vlaanderen weliswaar latent aanwezig, maar het is hoog tijd dat het in concrete vorm uitgewerkt wordt. Dat we daar als Havencommissie bij betrokken willen worden en dat we daarin een bijdrage kunnen leveren, spreekt voor zich. Dergelijk plan vormt het sluitstuk van de vernieuwingsbeweging in het Vlaams havenlandschap.

Toespraak van de kabinetschef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, Steve Stevaert, ter gelegenheid van de installatievergadering van de nieuwe Vlaamse Havencommissie

Mijnheer de Voorzitter,
Geachte leden van de Vlaamse Havencommissie,
Dames en Heren,

De zeehavens in Vlaanderen zijn van een zeer groot belang, zowel nationaal als internationaal. Ze dragen er toe bij dat wij een hoog bruto binnenlands product realiseren.

Het havenlandschap ondergaat zeer sterke veranderingen. De Voorzitter heeft dat zonet nog aangehaald. Vooral de containervaart evolueert zeer snel, hetgeen zichtbaar wordt in de posities van de reders ten overstaan van andere economische actoren. Het meest recente studiewerk van de Havencommissie: "Ontwikkelingen in de containervaart, kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens" toont dit op overtuigende wijze aan. Zowel in het publieke als in het private havenlandschap zal dit de nodige aanpassingen vereisen. Daarom moet Vlaanderen tijdig anticiperen op de evoluties die op het veld gebeuren.

De Vlaamse overheid heeft sinds 1989 de bevoegdheid over het zeehavenbeleid. Pas in 1993 verscheen het subsidiebesluit. Er is ondertussen een hele weg afgelegd en het havendecreet is een belangrijk resultaat. Het is dit Havendecreet dat de taken van de Havencommissie vastlegt.

De Vlaamse Havencommissie heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.

Dit is ten eerste een **advies- en aanbevelingsopdracht**. Belangrijke thema's hierin zijn de algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens en de algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens. Tevens kunnen aanbevelingen worden geformuleerd over alle hinterlandverbindingen van de havens en interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De bevordering van de coördinatie van het beleid en overleg met en tussen de



Foto: Dann



Foto: Damm

Dirk Van Melkebeke

havens, en een versterkte samenwerking is een ander belangrijk thema voor de Vlaamse regering.

Inzake advies over concrete investeringsprojecten houdt de nieuwe procedure enkele belangrijke verbeteringen in. Het ogenblik waarop advies moet verstrekt worden is er één van.

Ook nieuw in de evaluatie van investeringsprojecten is het feit dat nu ook aan de Mina-Raad advies zal gevraagd worden. Het nieuwe ontwerpsubsidiebesluit voorziet dat een investeringsdossier simultaan door zowel de Vlaamse Havencommissie als door de Mina-Raad wordt beoordeeld. De Vlaamse havencommissie behandelt voornamelijk de sociaal-economische aspecten van het dossier en de Mina-Raad adviseert in hoofdzaak over de milieutechnische, de mobiliteits- en de ruimtelijke orderingsaspecten.

Ook de **studie- en informatieopdracht** van de Vlaamse Havencommissie is belangrijk. De Vlaamse Havencommissie kan de laatste jaren mooie resultaten tonen op dit vlak.

Ik heb in dit verband de vraag van de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie om een studie "naar de invloed van de Europese regelgeving op het Vlaamse havenbeleid" uit te voeren gunstig beantwoord.

Wat de andere uitvoeringsaspecten van het havendecreet betreft, zijn twee jaar na de publicatie van het decreet, reeds 4 uitvoeringsbesluiten definitief genomen door de Vlaamse regering. Een reeks uitvoeringsbesluiten over de financiële implementatie van het decreet werden principieel goedgekeurd en voor advies naar de Raad van State gezonden.

Ik wil U toch ook nog even melden dat de aandelenoverdracht in de MBZ eerstdaags in de agenda van de Vlaamse regering zal komen. Ook dit is een stap in de uitvoering van het Havendecreet.

In zijn toespraak sprak de Voorzitter over de vraag naar een "Vlaamse

Strategische beleidsnota". Ik heb mijn administratie en kabinet opgedragen om samen met U voor het einde van dit jaar een globaal strategisch plan, de basis van mijn geactualiseerd beleidsplan, op te maken. De Vlaamse Havencommissie zal ook hierin ten volle een rol te vervullen krijgen. Zonder in detail op de inhoud vooruit te lopen geef ik enkele uitgangspunten mee die in dat plan aan bod moeten komen:

1. en globaal strategisch plan moet uitgaan van de basisfilosofie van het havendecreet: meer autonomie voor de havens maar tegelijkertijd ook responsabilisering;
2. Elke haven moet zijn troeven uitspelen, hetgeen moet samengaan met het maximaliseren van de 'natuurlijke complementariteit'. Het Vlaams havenbeleid moet de havens hierin ondersteunen;
3. De Vlaamse overheid moet de maritieme toegangswegen en de hinterlandinfrastructuur nog meer als kerntaak heroriënteren;
4. Tenslotte vind ik het belangrijk dat we samen met de havens maximaal de marktontwikkelingen opvolgen en het investeringsbeleid hier op een duurzame manier af te stemmen.

De wijzigingen in het havenlandschap doen steeds meer betrokkenen inzien dat samenwerking in het publieke havenlandschap onontbeerlijk is. In dit kader kwam een verbeterde relatie tussen AWZ en de Vlaamse Havencommissie tot stand. Ik hoop dat dergelijke win-win situaties gevolgd zullen worden.

De installatie van de vernieuwde, decretaal gefundeerde, Vlaamse Havencommissie is een aanzet tot een betere positionering van onze regio. Ik wens de Vlaamse Havencommissie in al haar opdrachten en taken die ze vervult, alle succes toe.

installatie Vlaamse Havencommissie

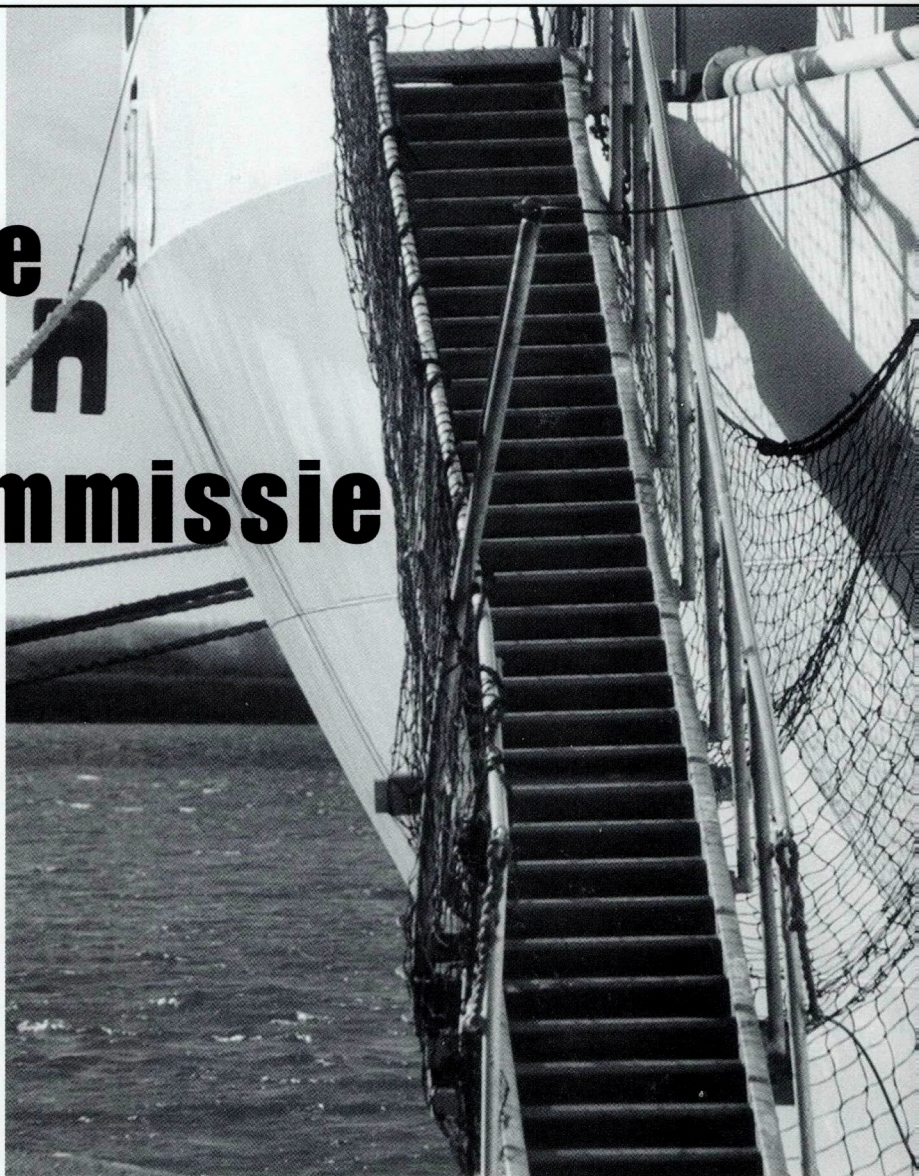
De nieuwe Vlaamse Havencommissie

Installatie van de Vlaamse Havencommissie op 23 april 2001

Op 12 januari 2001 werd het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd. Hierin werden onder meer de bepalingen over de samenstelling van de commissie gewijzigd. De nieuwe ledenlijst werd door de Minister goedgekeurd op 30 maart 2001. Naar aanleiding van deze nieuwe samenstelling werd op 23 april 2001 een 'installatievergadering' gehouden. De teksten van de toespraken van de Voorzitter, prof. dr. W. Winkelmans en van de kabinetchef van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, de heer Steve Stevaert, werden integraal in dit jaarverslag afgedrukt.

Taakomschrijving

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.



Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het Haven-decreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

De advies- en aanbevelingsopdracht

Het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om advies

vragen of de Havencommissie kan op eigen initiatief een aanbeveling doen.

De algemene adviezen en aanbevelingen hebben betrekking op het uitwerken van algemene beleidsobjectieven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens, algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden), de bevordering van de coördinatie tussen het beleid van de havens en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens. De Vlaamse Havencommissie kan ook aanbevelingen formuleren over alle hinterlandverbindingen van de havens en het interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De algemene beleidsobjectieven moeten worden omgezet in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.



Foto: VHC

het Verrebroekdok (Antwerpen), het Kluizendok (Gent), de renovatie van de haven van Oostende, de Containerkade Noord en de Containerkade West (Antwerpen). Alle adviezen en aanbevelingen die door de Vlaamse Havencommissie worden uitgebracht worden integraal opgenomen in het jaarverslag.

De informatie- en studieopdracht

Het secretariaat van de Havencommissie vervult autonoom de algemene informatieopdracht van de Vlaamse Havencommissie. De jaarverslagen bevatten bijvoorbeeld altijd een informatief en statistisch deel. Op regelmatige tijdstippen publiceert de Vlaamse Havencommissie algemene informatieve rapporten over bijvoorbeeld de toekomstige verkeersevolutie in de havens, het hinterlandvervoer van en naar de havens of over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (met gegevens over toegevoegde waarde, tewerkstelling, enz.). In 1998 werd in samenwerking met de Nationale Havenraad Nederland een vergelijkende studie gemaakt over de milieuvorwaarden in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Binnen haar informatie- en studieopdracht kan de Vlaamse Havencommissie ook opdrachten geven aan externen, bijvoorbeeld studiebureaus, om één of meerdere aspecten van een havenrelevant probleem te onderzoeken. In 1997 heeft de Havencommissie een externe opdracht gegeven om de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid te onderzoeken. Een samenvatting van het onderzoek en de conclusies van de Commissie werden gebundeld in een rapport. Het meest recente rapport (oktober 2000) heeft als titel 'Ontwikkelingen in de containervaart – kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens' en handelt over de trends in de containerbusiness zoals schaalvergroting, allianties en fusies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens.

De jaarverslagen, rapporten en studies zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.

Aan de Havencommissie wordt ook om advies gevraagd over ontwerpen van decreet, ontwerpbesluiten en beleidsnota's die relevant zijn voor het havenbeleid. Deze adviezen worden gevraagd voordat er op regeringsniveau een beslissing over wordt genomen.

Analoog adviseert de Commissie ook over projecten die in de havens worden gerealiseerd en waarvoor de Vlaamse Overheid subsidie verleent of (mede-)investeerder is. De minister is uitdrukkelijk gebonden om aan de Commissie advies te vragen over de projecten met een overheidsinvestering van ten minste 10 miljoen Euro. Tot nu toe richtte de Vlaamse Havencommissie haar adviezen vooral op de haalbaarheid en de wenselijkheid van investeringsprojecten in de havens. Belangrijke voorbeelden van investeringsprojecten waarover de Vlaamse Havencommissie heeft geadviseerd zijn de Flanders Container Terminal (Zeebrugge),

Samenstelling (situatie op 1 mei 2001)

Door de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit op 12 januari 2001 wordt de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie gewijzigd. Het aantal leden neemt toe van 24 tot 30 leden. Bovendien wordt voor ieder effectief lid een plaatsvervangend lid benoemd.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het Dagelijks Bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De Voorzitter is een onafhankelijke deskundige.

Voorzitter

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Effectieve leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

- **Algemeen Belgisch Vakverbond:**
 - Fermon Frans (vice voorzitter ACOD)
 - Verbeeck Monique (medewerkster BTB)
 - Verboren Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)
- **Algemeen Christelijk Vakverbond van België:**
 - Chaffart Myriam (algemeen sectorverantwoordelijke water CVD)
 - De Roeck Rita (ACV – Waas en Dender)
 - Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)
 - Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)
- **Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:**
 - Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

- **Vlaams Economisch Verbond:**
 - D'Havé Jacques (algemeen bestuurder GTS)
 - Germis Joost (adviseur studiedienst VEV)

samenstelling Vlaamse Havencommissie

- Officiers-Van de Wiele Mieke (afgevaardigd beheerder VEV)
- Pellens Jan (afgevaardigd bestuurder Hessenatie NV)
- Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
- Vienne Erna (manager Belgium, P&O North Sea Ferries Ltd.)

• **UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers:**

- Van De Voorde Eddy (hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)
- Van Rysselberghe Liesbeth (economisch adviseur studiedienst UNIZO)

Vertegenwoordigers van de havens:

- **Het havenbestuur van Antwerpen:**
 - Bernaers Greet (directeur infrastructuur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Bruyninckx Eddy (afgevaardigd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Delwaide Leo (schepen voor haven, diamant, economie en toerisme Antwerpen)
 - Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)
 - Koeklenberg Ivo (hoofdingenieur directeur technische dienst Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
- **Het havenbestuur van Gent:**
 - Lengyel-Bernard Katty (financieel en administratief directeur Havenbedrijf Gent GAB)
 - Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
- **Het havenbestuur van Oostende:**
 - Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
 - Vens Vanessa (bestuurder AG Haven Oostende)
- **NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):**
 - Coens Joachim (voorzitter MBZ)
 - Kerckaert Pierre (administrateur-generaal MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

- **Het wegvervoer:**
 - De Wilde Liliane (secretaris-generaal SAV)
- **Het spoorvervoer:**
 - Martens Antoine (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS)
- **De binnenscheepvaart:**
 - Parmentier Octaaf (voorzitter algemeen actiecomité van de Belgische binnenscheepvaartorganisaties)

Plaatsvervangende leden

Vertegenwoordigers van de werknemers:

- **Algemeen Belgisch Vakverbond:**
 - Baete Bob (nationaal secretaris BTB)
 - Reniers Chris (juridisch adviseur ACOD)
 - Van Den Rijse Angeline (economisch adviseur studiedienst ABVV)
- **Algemeen Christelijk Vakverbond van België:**
 - Buysse Marc (secretaris ACV Gent-Eeklo)
 - Desmedt Christine (ACV - Transcom)
 - François Jan (algemeen sectorverantwoordelijke verkeer CVCC)
 - Van Poucke Eric (secretaris ACV-Brugge)
- **Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België:**
 - Lefevre Martine (sectorieel verantwoordelijke financiële sector ACLVB)

Vertegenwoordigers van de werkgevers:

- **Vlaams Economisch Verbond:**
 - Depauw Guy (secretaris-generaal APZI vzw)
 - Schram Rita (directie assistente Vlaamse Havenvereniging)
 - Smeulders Annie (directeur-expediteur p/a Comexas Benelux)
 - Vercruyssen Dirk (afgevaardigd bestuurder Manuport Handling NV)
 - Vermeersch Robert (afgevaardigd bestuurder Cetraco nv)
 - Vermeylen Eric (directeur studiedienst VEV)
- **UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers:**
 - Bortier Johan (directeur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)
 - Willems Véronique (adviseur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)

Vertegenwoordigers van de havens:

- **Het havenbestuur van Antwerpen:**
 - Blomme Jan (adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Deboeure Jan (kabinetschef Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Van Vaerenberg Christien (juridisch adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Verbist Jan (commandant Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 - Wittemans Ann (communicatie-manager Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

• **Het havenbestuur van Gent:**

- Van Craeyvelt Eugene (directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)
- Mortier Peter (adjunct directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)

• **Het havenbestuur van Oostende:**

- Allaert Georges (bestuurder AG Haven Oostende)
- Pannecoucke Eddy (bestuurder AG Haven Oostende)

• **NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ):**

- Maertens Luc (directeur MBZ)
- Van Cauwenberghe Patrick (adjunct van de directeur MBZ)

Vertegenwoordigers van de transportmodi:

- **Het wegvervoer:**
 - De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)
- **Het spoorvervoer:**
 - Migom Alex (general manager BE Netwerk NMBS)
- **De binnenscheepvaart:**
 - Aernouts Daniëlle (beheerder Westvlaams Scheepvaartbedrijf)

Wonen de vergaderingen bij met raadgevende stem:

- Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)
- Merckx Jean-Pierre (secretaris VHC)

Dagelijks Bestuur

Voorzitter:

- Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Leden:

- Coens Joachim (voorzitter MBZ)
- Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad Antwerpen)
- Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
- Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)
- Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)
- Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)
- Van De Voorde Eddy (hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)
- Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Secretariaat

- Merckx Jean-Pierre
- Neyts Dirk
- Schurmans Ingrid

decreet op de SERV
oprichtingsbesluit VHC

havendecreet
nieuw uitvoeringsbesluit VHC

Wetgeving

Voor de Vlaamse Havencommissie zijn de volgende juridische teksten van belang:

1. Het **decreet op de SERV**. In het 'decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen' (BS 23.06.1990) wordt de Havencommissie geïntegreerd in de SERV. Een uittreksel:

(...) **Artikel 7quater**. Bij de Raad (= de SERV) wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

Art. 7quinquies. De Raad staat in voor het verstrekken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

Art. 10. De Vlaamse Raad, de Vlaamse Executieve of het lid van de Vlaamse Executieve dat terzake bevoegd is, kan de Raad, de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. De Raad kan de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. (...)

De volledige gecoördineerde tekst kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

2. Het **oprichtingsbesluit** van de Vlaamse Havencommissie: 'Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie' (BS - 17.02.1990). Deze tekst wordt echter volledig vervangen door een nieuw besluit van 12 januari 2001 (BS 15 maart 2001), met uitzondering van artikel 1 (waarin de VHC werd opgericht). In vorige jaarverslagen werd deze tekst integraal afgedrukt.

3. Het **Havendecreet**. In het Havendecreet wordt de functie van de Vlaamse Havencommissie herbevestigd in artikel 24:

(...) **Art. 24**. De Vlaamse Havencommissie adviseert de Vlaamse regering over het Vlaamse havenbeleid. De Vlaamse regering kan te allen tijde de bevoegdheid, de samenstelling en de werking ervan nader bepalen.

De Vlaamse Havencommissie brengt adviezen uit en voert studies uit, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement. (...)

De volledige tekst van het Havendecreet kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

4. Het **nieuwe uitvoeringsbesluit** over de Vlaamse Havencommissie. Op 12 januari 2001 heeft de Vlaamse regering het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd (BS 15 maart 2001). De volledige tekst wordt hieronder weergegeven (en kan ook op de website van de VHC geraadpleegd worden, www.serv.be/vhc).

DE VLAAMSE REGERING

Gelet op het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal - Economische Raad van Vlaanderen, inzonderheid op artikel 7quater, ingevoegd bij het decreet van 4 april 1990;

Gelet op het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, inzonderheid op artikel 24;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse havencommissie;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 22 juni 2000;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 17 juli 2000;

Gelet op de beraadslaging op 17 juli 2000 van de Vlaamse regering en haar aanvraag van 27 juli 2000 tot advies bij de Raad van State binnen een maand;

Gelet op het advies 30.529/3 van de Raad van State, gegeven op 31 oktober 2000, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

HOOFDSTUK I. Bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

Art. 1.

§1. De Vlaamse Havencommissie, hierna de Commissie te noemen, heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.

Deze bijdrage houdt onder meer in:

1° het uitwerken van algemene beleidsdoelstellingen voor de infrastructuur en exploitatie van de havens. Het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);

2° het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);

3° het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens;

4° het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;

5° het uitwerken van de algemene beleidsdoelstellingen in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

nieuw uitvoeringsbesluit VHC

§ 2. Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

1° het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen, onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse regering ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de prognoses van goederenstromen op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectorale analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest wenselijke evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;

2° het organiseren van overleg tussen de in de Commissie aanwezige partijen aangaande alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid, en het bevorderen van de samenwerking tussen de havens;

§3. Voor 1 juli van elk jaar brengt de Commissie een met redenen omkleed advies uit over een meerjarenplan voor de havenuitbouw, met aanduiding van de budgettaire gevolgen voor de begroting van het Vlaamse Gewest.

§4. De Commissie zal bovendien op basis van het vigerende besluit van de Vlaamse regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages, adviezen verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die door de havenbedrijven, worden ingediend bij de Vlaamse regering en waarvan de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan het bedrag, bedoeld in artikel 30, § 3, van dit decreet.

§5. De Commissie verstrekt, op vraag van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, een advies over alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29, van het voornoemd decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, meer bedraagt dan het bedrag bedoeld in artikel 30, §3, van dit decreet. De Vlaamse minister richt zijn vraag aan de Commissie voorgegaand aan de beraadslaging binnen de Vlaamse regering. Hij kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies uitgebracht moet worden.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, stelt de Commissie in kennis van alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29 van het voornoemde decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, lager ligt dan het bedrag, bedoeld in het artikel 30, §3, van dit decreet.

§ 6. De Commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de Commissie uit te voeren onderzoeken.

Dit programma moet door de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, worden goedgekeurd, die er de nodige kredieten voor aanwijst. De uitvoering ervan gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, in samenwerking met het secretariaat van de Commissie. De Commissie stelt een begeleidingscommissie aan voor

dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de Commissie.

Art. 2.

De Commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

HOOFDSTUK II Samenstelling en werking

Art. 3.

§1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en 30 leden. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, wordt gemachtigd de voorzitter en de effectieve leden van de Vlaamse Havencommissie te benoemen. Hij krijgt tevens de bevoegdheid over te gaan tot de wijziging van de samenstelling van de Commissie.

§2. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisatie in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§3. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§4. Elf effectieve leden worden benoemd op voordracht van de havenbedrijven in de hiernavolgende verhouding:

- havenbedrijf van Antwerpen : 5 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Zeebrugge : 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Gent : 2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Oostende : 2 vertegenwoordigers.

§5. Drie effectieve leden vertegenwoordigen erkende instellingen op het vlak van respectievelijk het spoorvervoer; een vertegenwoordiger van de NMBS, het wegvervoer; een vertegenwoordiger van de SAV (Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoerders Vlaamse gewest en Brussel hoofdstedelijk Gewest) en de binnenscheepvaart; een vertegenwoordiger van het Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties.

§6. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

§7. De voorzitter en de effectieve leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§8. De kandidaten – voor de effectieve leden, bedoeld in § 2, § 3, § 4 en § 5 – worden voorgedragen op dubbele kandidatenlijsten.

§9. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, benoemt een plaatsvervanger voor ieder effectief lid, op voordracht van de in de §§ 2 tot 5 bedoelde organisaties, havenbedrijven en instellingen. De §§ 7 en 8 zijn op hen van toepassing.

§10. De plaatsvervangende leden voltooien het mandaat van het effectieve lid dat ze vervangen.

Art. 4.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, kan op eigen initiatief, of op uitnodiging van de Commissie, de vergaderingen bijwonen.

De administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap kan een ambtenaar afvaardigen voor het bijwonen van de vergaderingen van de Commissie.

Art. 5

§1. De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, of het Vlaams Parlement. De goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Bij adviezen ter uitvoering van artikel 1, § 4, neemt het havenbedrijf, dat een project ter advies voorlegt, geen deel aan de stemming.

§2. Van een eenparig advies van de Commissie kan de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, slechts afwijken mits een motivering.

§3. Bij in artikel 1, §6, bedoelde adviezen van de Commissie vermelden in voorkomende geval de afwijkende standpunten van de leden.

Art. 6.

De leden van de Commissie kunnen een beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de Commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse regering via de functioneel bevoegde minister.

Art. 7.

In de Commissie kunnen werkgroepen worden opgericht, die bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek onderwerpen.

Art. 8.

De Commissie stelt een huishoudelijk reglement op, dat onder meer voorziet in:

- 1° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de Commissie;
- 2° de manier waarop voorstellen op de agenda van de Commissie geplaatst worden;
- 3° de voorwaarde waaronder de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse regering, via de functioneel bevoegde minister;
- 4° de bevoegdheden van de voorzitter;
- 5° de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
- 6° de bekendmaking van de handelingen;
- 7° de opdracht en de rol van het secretariaat.

Art. 9.

§1. Het secretariaatswerk van de Commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal- Economische Raad van Vlaanderen.

§2. Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

1° de administratieve ondersteuning van de Commissie;

2° de redactie van ontwerpadviezen;

3° ontwerponderzoekprogramma's en ontwerpverslagen op te stellen;

4° de toevertrouwde opdrachten uit te voeren en de uitbestede onderzoekopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen te coördineren.

Art. 10.

De bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse regering, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die bij de Vlaamse regering behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, op het vlak van toelagen.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de Commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en heeft de voorzitter de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt bepaald ten bedrage van 2.231 euro per jaar.

Hoofdstuk III slotbepalingen

Art. 11.

Vanaf datum van inwerkingtreding van dit besluit tot en met 31 december 2001 geldt in plaats van het bedrag van 2.231 euro, vermeldt in artikel 10, het bedrag van 90.000 BEF.

Art. 12.

Het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie wordt opgeheven met uitzondering van artikel 1.

Art. 13.

Dit besluit treedt in werking op datum van de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAELE

*De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie*

Steve STEVAERT

werking VHC
dagelijks bestuur

wergroepen
secretariaat

Foto: VHC

Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2000

In 2000 heeft de Vlaamse Havencommissie één vergadering gehouden. Het Dagelijks Bestuur vergaderde 3 keer. Er waren 7 werkgroepvergaderingen. De belangrijkste agendapunten worden kort besproken.

Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie vergaderde op 31 maart 2000. Op de agenda stonden vooral interne kwesties. In de eerste plaats werd in de vergadering een discussie gevoerd over de toekomstige werking van de Havencommissie, in het licht van de aanpassing van de tekst van het oprichtingsbesluit en de nieuwe samenstelling van de Commissie. Er werd besloten dat de Vlaamse Havencommissie voortaan zal bestaan uit 30 effectieve en 30 plaatsvervangende leden. De wijzigingen doen zich voor in de delegaties van de havenbesturen.

Tijdens dezelfde vergadering werd er discussie gevoerd over het al dan niet meestemmen van een havenbestuur op het moment dat er een advies wordt behandeld van het havenbestuur in kwestie. Tenslotte werd er ook uitvoerig ingegaan op de lopende initiatieven en projecten binnen de Havencommissie.

Dagelijks Bestuur

Het Dagelijks Bestuur is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten voor de werkgroepen en het secretariaat.

Het Dagelijks Bestuur vergaderde in 2000 drie keer. De eerste vergadering (1 maart) werd gewijd aan de voorbereiding van de vergadering van de Havencommissie van 31 maart 2000. Dezelfde onderwerpen

stonden op de agenda: samenstelling Havencommissie, meerjarenprogramma, lopende initiatieven. De tweede vergadering (8 juni) stond volledig in het teken van de opstelling van een algemene visie van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het havenbeleid.

Een derde vergadering van het Dagelijks Bestuur vond plaats op 24 oktober. Op deze vergadering werden diverse onderwerpen behandeld. In de eerste plaats werd uitvoerig gediscussieerd over de tot op dat moment bekende ontwerpvoeringsbesluiten. Vooral het besluit over de concertatiecommissie en een aantal bepalingen in het subsidiebesluit gaven aanleiding tot discussie. Ook kwam het advies over een meerjarenprogramma, een mogelijk advies over de douaneproblematiek en de vraag naar een studie over subsidie- en financieringsregelingen in het buitenland aan bod.

Wergroepen

De centrale werkgroep is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Deze werkgroep heeft in 2000 zes keer vergaderd.

Twee vergaderingen (11 februari en 27 maart) werden gewijd aan de problematiek van de grensoverschrijdende controles

(douane, veterinaire keuring, procedures). Drie keer (23 maart, 21 en 30 juni) werd vergaderd over de opstelling van een algemene visie van de Vlaamse Havencommissie met betrekking tot het havenbeleid en het meerjarenprogramma. Op 5 mei werd in de centrale werkgroep de 'Verklaring van de Vlaamse Havencommissie over het havenbeleid van de Vlaamse regering' voorbereid.

De werkgroep 'Europese Unie' heeft op 1 maart vergaderd met de bedoeling voorstellen te formuleren in verband met het Belgisch voorzitterschap van de Europese Raad in de tweede helft van 2001. De werkgroep stelde voor tijdens het Belgische voorzitterschap rond short sea shipping beleidsinitiatieven te nemen.

Secretariaat

Het secretariaat staat, naast de voorbereiding van ontwerpadviezen en aanbevelingen en alle documenten en correspondentie die daaraan voorafgaan, autonoom in voor de studie- en informatiefunctie van de Vlaamse Havencommissie. Dit houdt onder meer de redactie in van rapporten en studies, inhoudelijke invulling van de website, het bijwonen van externe vergaderingen als deskundige, enz.



Foto: VOF

Rapport van de Vlaamse Havencommissie

Ontwikkelingen in de containervaart

Kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens ?



Het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie heeft in 2000 een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen in de containervaart en heeft zich daarbij de vraag gesteld welke invloed de Vlaamse havens van deze ontwikkelingen zullen ondervinden. Elementen zoals de schaalvergroting en de concentratie in de lijnvaart (fusies, overnames en allianties) komen aan bod. Is er een grens aan de schaalvergroting en is het economisch wel zo rendabel om tegen een snel tempo steeds grotere schepen te bouwen ? Deze en andere vragen komen aan bod in het rapport. De tien belangrijkste conclusies worden hieronder samengevat.

Een snel groeiende markt

Dat de containermarkt een snel groeiende markt is, is een bekend gegeven. Op wereldvlak nam de overslag in de havens toe van 15 miljoen TEU in 1973 tot 188 miljoen TEU in 1998. Tegen 2010 zal de containeroverslag in de havens nog eens verdubbelen. Deze snelle groei geldt echter niet overal: vooral de havens in de gebieden die tot nu toe enige achterstand hebben opgelopen, zullen in de komende tien jaar een inhaalbeweging doen: Zuidoost-Azië, Zuid-Amerika, Afrika, het Midden-Oosten en Centraal-Amerika / De Caraïben. Voor Europa mag gemiddeld een verdere groei van 5 tot 6 % worden verwacht. Bij gelijkblijvend marktaandeel betekent dit dat ook de Vlaamse havens tegen dit tempo zullen kunnen blijven groeien. Slagen de Vlaamse havens erin om hun marktaandeel te vergroten, zoals ook de laatste twee decennia het geval is geweest, dan zien de verwachtingen er, wat de vraagzijde betreft, bijzonder gunstig uit.

De drijvers van de groei van de vraag naar containervervoer

De oorzaken van de groei van de containeroverslag liggen in wereldwijde evoluties, waarvan verwacht mag worden dat ze nog geruime tijd zullen blijven. De belangrijkste van deze tendensen worden kort samengevat:

- De ontwikkeling van de vraag naar consumptiegoederen. De per capita consumptie van sommige goederen, zoals bijvoorbeeld vlees en sommige andere voedingsproducten, zal wellicht in de toekomst naar een zeker stabilisatiepunt gaan of zelfs afnemen. Aan de andere kant moet er worden gesteld dat, algemeen gezien, de per capita consumptie in West-Europa vrij laag ligt, zeker in vergelijking met een inwoner van Noord-Amerika. De koopkracht van een gemiddelde Oost-Europeaan ligt nog veel lager.

concentratie lijnvaart
 schaalvergroting lijnvaart
 uitrusting en toegankelijkheid havens

Er is dus nog heel wat ruimte voor consumptiegroei in Europa.

- de **globalisatie van de wereldeconomie**. Grote ondernemingen verhuizen hun productiecentra steeds meer naar regio's waar dezelfde productie kan gebeuren tegen een veel lagere kostprijs. De 'dure' productiecentra in Japan, West-Europa en Noord-Amerika worden vervangen door productiecentra in regio's zoals Zuidoost-Azië, China, India en Centraal-Amerika, vooral voor 'low-tech' producten zoals elektronica, speelgoed, auto's, schoeisel en textiel.
- de **toenemende containerisatie** van stukgoederen. In feite verandert een deel van de stukgoedstroom van verpakking: goederen die voorheen op een conventionele wijze werden vervoerd, worden nu eerst verpakt per container.
- het **toenemende transshipment**. Door de inzet van steeds grotere schepen werd het noodzakelijk om het aantal aanloophavens in te krimpen. Vanuit die overblijvende aanloophavens worden de containers dan verder verzameld of verdeeld met feederscheepen. Een distributiesysteem, waarbij steeds meer gebruik wordt gemaakt van transshipment, leidt tot een grotere overslag in de havens.

Concentratie in de lijnvaart

In het begin van de jaren negentig werden zogenaamde "strategische allianties" of consortia opgericht om kosten te besparen door onder meer de productie, verkoop, aankoop en/of controle gemeenschappelijk te maken. Allianties geven aan de deelnemers de toegang tot meer omlopen of diensten zonder dat daarbij grote investeringen gedaan moeten worden en terminals kunnen gedeeld worden. In onderhandelingen kunnen allianties sterkere posities innemen en aan klanten kan betere service worden aangeboden omdat ze een grotere frequentie en meer aanloophavens kunnen aanbieden. In de tweede helft van de jaren negentig waren overnames en fusies de orde van de dag, met verdere concentratie tot gevolg.

Schaalvergroting in de containerlijnvaart

Vanaf het einde van de jaren zestig werden de eerste 'purpose-built'-containerschepen gebouwd en sinds die periode zijn de containerschepen steeds groter geworden. Tot het midden van de jaren tachtig bepaalden de afmetingen van het Panamakanaal echter de bovengrens. Vanaf het einde van de jaren tachtig hielden rederijen zich steeds minder aan deze bovengrens, hetgeen resulteerde in de zgn. post-panamaxschepen. Van deze schepen worden de laatste jaren in snel

tempo steeds grotere exemplaren gebouwd. Sommigen verwachten dat de grenzen nog lang niet in zicht zijn. Technisch gezien is er alleszins geen belemmering om steeds grotere schepen te blijven bouwen, bijvoorbeeld van 15.000 TEU of meer. Dit wil echter zeker niet zeggen dat dergelijke schepen ook economisch haalbaar zijn.

Economische haalbaarheid van verdere schaalvergroting

Een eerste voorwaarde om te beslissen om grote investeringen te doen in nieuwe, grotere containerschepen, is het vooruitzicht op economische rendabiliteit. Schaalvergroting leidt tot schaalvoordelen, omdat er per TEU minder personeel is, minder brandstofkosten zijn, enz., doch deze regel is slechts geldig onder bepaalde voorwaarden. Schaalvoordelen kunnen immers ten dele teniet gedaan worden:

- Grotere containerschepen (groter dan bijv. 12.000 TEU) brengen enorme investeringen met zich mee. De aankoop van meerdere schepen (een string van bijv. 5 of 9 schepen voor een bepaalde lijndienst) met min of meer dezelfde capaciteit is immers noodzakelijk;
- Om de grote containerschepen op een rendabele wijze te kunnen inzetten is het nodig dat er in elke aanloophaven voldoende lading aanwezig is. Schaalvoordelen kunnen immers pas worden bereikt bij een voldoende hoge beladingsgraad;
- De grote containerschepen vergen veel meer tijd om ze te laden en te lossen dan een kleiner schip. Een schip van bijv. 6.700 TEU zal naar schatting de helft méér tijd besteden in de haven dan een schip van 4.400 TEU. Verdere schaalvergroting zal het probleem van tijdsbesteding in de havens alleen maar doen toenemen.

Uitrusting en toegankelijkheid van zeehavens en terminals

De mega containerschepen zullen in veel havens stuiten op moeilijkheden inzake maritieme toegankelijkheid. Ook de behandelingscapaciteit en de capaciteit van de hinterlandverbindingen zijn niet onbeperkt uitbreidbaar. De meeste havens voorzien continu capaciteitsverhogingen in functie van het steeds toenemende containerverkeer. Daarbij wordt steeds uitgegaan van de idee dat de reders – zijnde de klanten van de



Foto: VHC

nieuwe scheepsroutes
scheepsgrootte
toekomst

goederenbehandelaars en bijgevolg indirect ook van de havenbesturen – uit de haven zullen vertrekken van zodra er onvoldoende capaciteit voorhanden is of wanneer deze capaciteit moeilijk toegankelijk is. Vandaar dat er door de havenbesturen veel inspanningen worden gedaan om te zorgen dat alle omstandigheden (capaciteit, toegankelijkheid, doch ook sociaal klimaat, arbeidsproductiviteit, enz.) optimaal zijn.

Nieuwe scheepsroutes ?

De meeste waarnemers die van mening zijn dat de schaalvergroting in de richting van schepen van 15.000 TEU gaat, stellen hierbij ook dat dit gepaard zal gaan met, of mede veroorzaakt zal worden door, een verlegging van de scheepsroutes. Het is mogelijk dat er zgn. 'equatorial round-the-world' diensten (Panamakanaal-Gibraltar-Suezkanaal-Azië-Panakanaal) ontstaan waarbij slechts een beperkt aantal grote transshipment-havens wordt aangelopen. De huidige hubs zullen vanuit de transshipment-havens worden 'gefed' met schepen die weliswaar kleiner zullen zijn dan deze van de equatorial round-the-world dienst zelf, maar toch met een formaat dat dicht in de buurt kan liggen van de huidige zeer grote containerschepen. De equatorial round-the-world diensten zijn dan slechts een bijkomende schakel in het deur-tot-deur vervoer van containers.

De toekomstige scheepsgrootte: conclusie

Of de mega containerschepen er inderdaad zullen komen, hoe groot ze zullen zijn en wanneer is niet zeker. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat er op alle grote lijnen, waarop momenteel schepen worden ingezet tussen de 5.000 en de 9.000 TEU, op korte termijn schepen zullen worden ingezet van 12.000 of 15.000 TEU (of meer). Daarvoor zijn er nog te veel niet-scheepsbouwkundige moeilijkheden te overbruggen. Het voordeel van de mega containerschepen is duidelijk: schaalvoordelen. De nadelen van dergelijke grote schepen zijn echter legio. Zoals reeds gesteld is het echter niet ondenkbaar dat er op enkele routes, bijvoorbeeld langs een beperkt aantal transshipment-havens, containerschepen worden ingezet die aanzienlijk groter zijn dan de huidige generaties. De ideeën rond de zogenaamde 'equatorial-round-the-world' diensten zijn niet onmogelijk.

De idee dat de twee Vlaamse containerhavens op korte termijn 'te klein' of te weinig toegankelijk zullen zijn voor de mega

container schepen (12.000 TEU, 15.000 TEU of groter), is niet correct. Zelfs als deze schepen in de vaart gebracht zullen worden, zullen zij wellicht uitsluitend worden ingezet om een route af te leggen langs een beperkt aantal grote transshipment-havens op een route die zo dicht mogelijk aansluit bij de Oost-Westas. Afwijking van deze route om naar één of meerdere Noordwest-Europese havens te varen, zou onaanvaardbaar tijdverlies betekenen.

Dit neemt echter niet weg dat de huidige ontwikkelingen in de scheepsgrootte (de bouw van schepen tot 6.000 à 9.000 TEU) ook zware eisen stellen aan de havens, de terminals en de hinterlandverbindingen. De Vlaamse havens lijken zich daarop in voldoende mate voor te bereiden. Bovendien is de snelle groei van de containeroverslag in de havens, de aanwezigheid of de komst van zeer grote marktpartijen naar de Vlaamse havens (de meeste grote rederijen zijn in één van de Vlaamse havens aanwezig), een belangrijke aanwijzing dat er vertrouwen bestaat bij de reders.

De ontwikkeling van de omvang van de containervloot

In 1999 was er een zekere terugval te constateren in de leveringen van nieuwe containerschepen. In de tweede helft van 2000 en daarna mag er echter worden gerekend op een groter aantal effectieve leveringen, dit overeenkomstig de gegevens over de schepen die nu in aanbouw zijn. Het gaat daarbij vooral om postpanamax schepen. De redenen waarom uitgerekend nu een vrij groot aantal nieuwe postpanamaxschepen wordt gebouwd, hebben vooral te maken met (1) de kostprijs van de containerschepen, die een stuk lager ligt dan enkele jaren geleden, (2) het ontstaan van allianties, fusies en overnames, die de aankoop van grote schepen bedrijfseconomisch haalbaar maken en (3) het feit dat een aanzienlijk deel van de volcontainerschepen de leeftijd van twintig jaar of ouder begint te bereiken. De bestellingen van nieuwe schepen zijn in een aantal gevallen vervangingen van oudere schepen.

De totale containercapaciteit op wereldniveau bedroeg in november 1999 6,0 miljoen TEU. Sinds 1990 is de capaciteit bijna verdubbeld. Ook de samenstelling van de vloot is gewijzigd.

In feite zijn de volgende trends zichtbaar:

- een steeds groter deel van de capaciteit bestaat uit volcontainerschepen;

- bij de volcontainerschepen doet zich een belangrijke schaalvergroting voor;
- op dit moment is er een groot aantal postpanamax containerschepen in aanbouw;
- de meeste containercapaciteit is in handen van een beperkt aantal rederijen.

Zijn de Vlaamse containerhavens voldoende voorbereid ?

Het principe 'het schip volgt de lading', waarmee wordt bedoeld dat een rederij zijn schepen steeds zal inleggen naar de plaatsen waar er veel lading is, is voor containervervoer slechts in zeer beperkte mate geldig. De reder kiest de haven en hij doet dit op basis van een hele reeks criteria. Factoren zoals maritieme toegang, scheepsbegeleiding, capaciteit, know-how op de terminal, service, snelheid, beschikbare arbeidskracht, technische uitrusting, geografische ligging en spreiding, enz. worden daarbij afgewogen. Het is de taak van het havenbestuur, de overheid en de privé-sector om alle voorwaarden te scheppen die de havens toelaten om een degelijke marktpositie inzake containerbehandeling te verwerven, te behouden en te versterken. Ervan uitgaande dat de containerrederijen op zijn minst op middellange termijn denken, mag de snelle groei van de containeroverslag in de Vlaamse havens dan ook beschouwd worden als een blijk van vertrouwen in de toekomst.

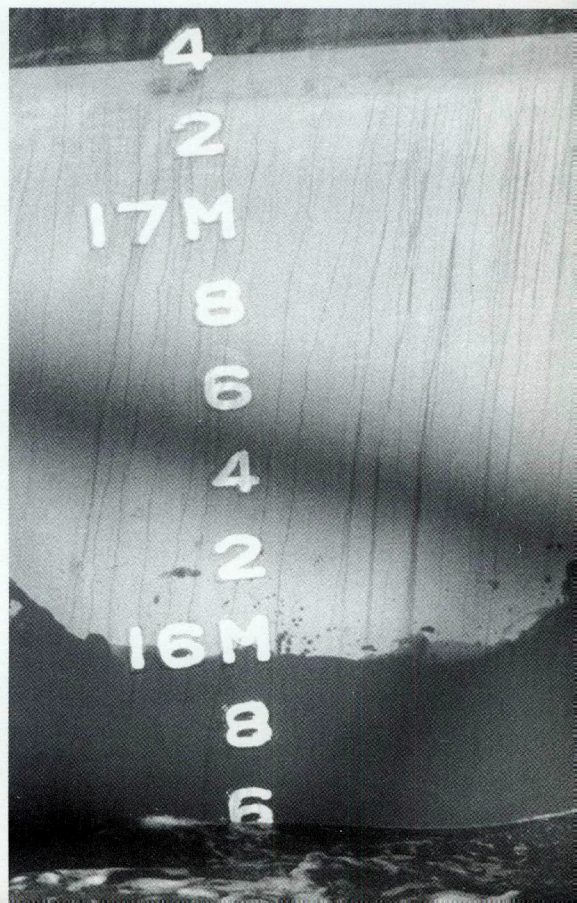
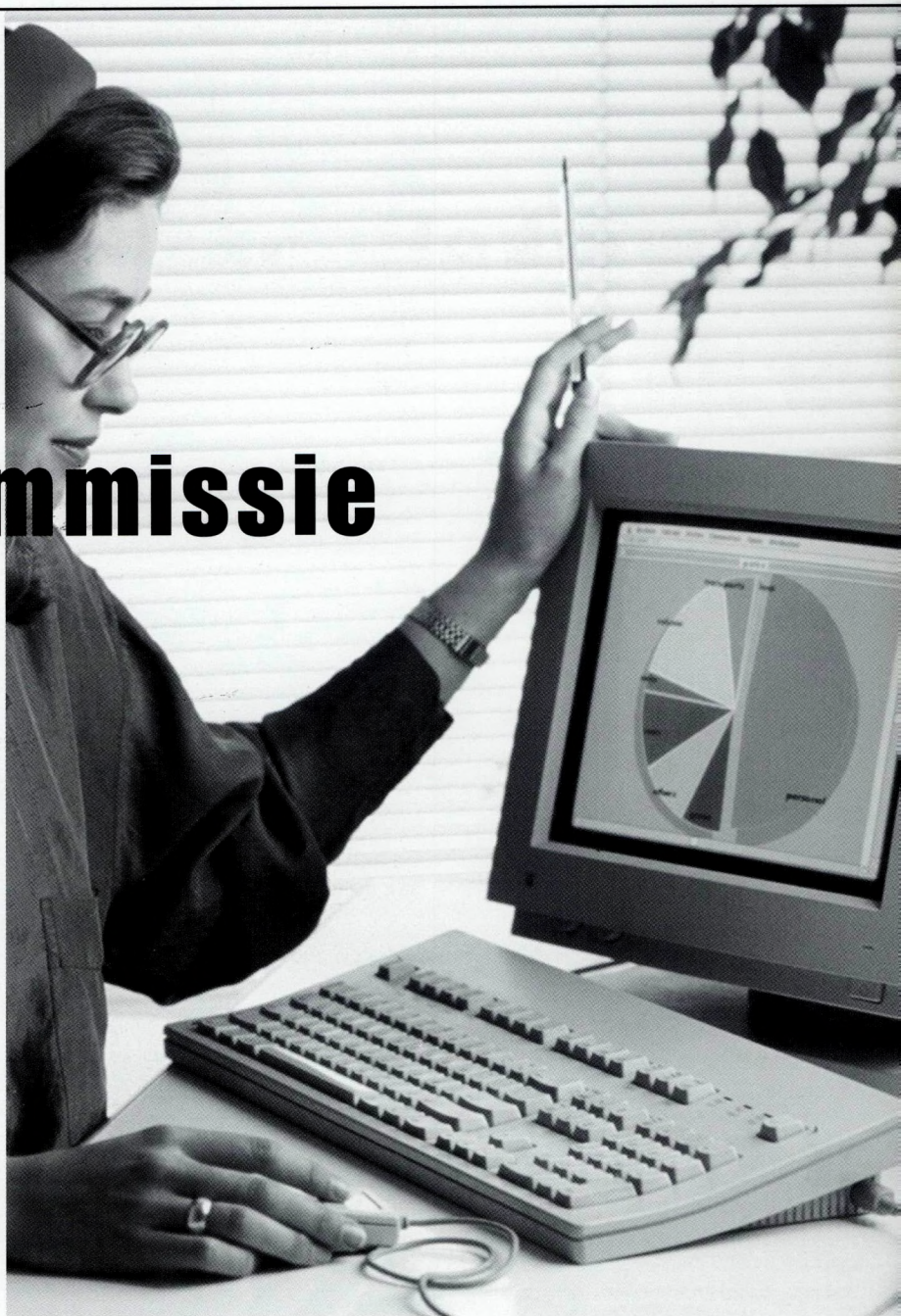


Foto: VHC

website

Website Vlaamse Havencommissie

De SERV beschikt sinds enige jaren over een website. In de loop van 1999 werd deze vernieuwd en uitgebreid. Het onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' komt nu ruimer aan bod en is rechtstreeks bereikbaar via www.serv.be/vhc.



AHet website-onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' bevat naast de algemene informatie (opdrachtoomschrijving, samenstelling, secretariaat, bestelinformatie publicaties) ook een uitgebreid onderdeel met statistische informatie en met relevante wetgeving (Havendecreet, Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie, enz.). Er is ook een pagina gewijd aan interessante links naar andere havengerelateerde websites. Uiteraard wordt de VHC-website stapsgewijs verder uitgebouwd. Op termijn zullen

onder meer de adviezen van de Vlaamse Havencommissie via de website geraadpleegd kunnen worden.

Publicaties VHC

Alle publicaties van de Vlaamse Havencommissie kunnen via de website worden besteld.

ontwikkelingen haven Antwerpen

Ontwikkelingen in de Vlaamse havens

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen in de Vlaamse havens in 2000. Aspecten zoals industrie, infrastructuur en scheepvaartlijnen worden behandeld. Ontwikkelingen bij de Belgische Spoorwegen worden afzonderlijk behandeld.

Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen

Industrie

Katoen Natie kwam tot een akkoord om de dochtermaatschappij van de Franse chemiegroep Rhodia, Kallo Industries, over te nemen. Daardoor komt Katoen Natie in het bezit van een 105 ha groot terrein aan kaai 1548 op de Linker Oever, gelegen tussen de sluis van Kallo, de Liefkenshoek tunnel en de Schelde. Het Antwerpse bedrijf zal er een hoog technologisch logistiek park bouwen voor de opslag en de behandeling van chemicaliën, auto's en consumptiegoederen. Om de terreinen bouwrijp te maken zal 800 miljoen BEF (19,83 miljoen €) geïnvesteerd worden. Daarna worden gebouwen, silo's en machines geïnstalleerd. Over een periode

van vijf jaar zal Katoen Natie er 10 miljard BEF (247,89 miljoen €) investeren, wat zal leiden tot 1.000 nieuwe jobs.

BASF investeerde 7,3 miljard BEF (180,96 miljoen €) gedurende het jaar 2000 in hun Antwerpse vestiging. Bijna twee derden daarvan gaat naar drie grote projecten. 1,2 miljard BEF (29,75 miljoen €) gaat naar de modernisering van de amper een jaar oude ethylbenzeen fabriek. Hierdoor wordt de installatie veel minder belastend voor het milieu. Bovendien wordt de capaciteit opgevoerd van 550.000 naar 890.000 ton per jaar. Hierdoor wordt de fabriek voor ethylbenzeen één van de grootste ter wereld. Ethylbenzeen is een belangrijke grondstof voor de aanmaak van styreen. Styreen wordt dan voornamelijk gebruikt in de verpakkingsindustrie, in de elektronicatechnolo-

gie, in de auto industrie en als isolatiemateriaal in de bouwindustrie. Een tweede project omvat de bouw van een fabriek voor de jaarlijkse productie van 100.000 ton super absorberende polymeren (SAP's). Deze SAP's worden hoofdzakelijk gebruikt voor luiers en voor andere hygiëne verwante producten. De totale kostprijs van deze installatie bedraagt 3 miljard BEF (74,37 miljoen €). Tenslotte wordt nog 730 miljoen BEF (18,10 miljoen €) uitgetrokken voor de verhoging van de jaarlijkse productiecapaciteit van de bestaande ethyleenoxide eenheid van 70.000 naar 420.000 ton. Deze investering past in de politiek van BASF om de wereldproductie van ethyleenoxide en van ethyleenglycol gevoelig te verhogen om aan de stijgende vraag te kunnen voldoen.

Foto: VHC



haven Antwerpen

Na verdere verwerking worden deze producten verwerkt in onder andere zeep en detergents, in antivries en in polyestervezels.

De Duitse chemiereus Bayer zal wereldwijd zijn capaciteit in polycarbonaten uitbreiden. Zo zal in Bayer Antwerpen de productie van Makrolon® aangroeien tot 500.000 ton/jaar in 2005. Hiervoor wordt ondermeer een nieuwe smeltpolycarbonaatinstallatie in gebruik genomen. Makrolon® is heel veelzijdig en wordt bijvoorbeeld gebruikt in elektrische en elektronische toepassingen, in de lichttechniek en de optische industrie. Opvallende toepassingen zijn de Cd en DVD, evenals spaanplaten, golfplaten enz. Daarnaast is een uitbreiding gepland van de productie van aniline.

Degussa-Hüls investeert ca. 6 miljard BEF (148,74 miljoen €) in verscheidene uitbreidingsprojecten in de Antwerpse haven. Vooral in de tak van de fijne chemicaliën, organosilanen en methiomine wordt er geïnvesteerd.

BF Goodrich, gevestigd op Linkeroever, die in september 1996 haar eerste vestiging opende, heeft haar productiefaciliteiten inzake speciale additieven verdubbeld.

Verdere uitbreidingen zijn gepland.

Celanese Chemicals heeft besloten de distributie in West-Europa van de in de USA, Mexico en Singapore geproduceerde chemicaliën van Rotterdam naar Antwerpen over te hevelen. De groep tekende een langetermijncontract met het tankopslagbedrijf ADPO. ADPO gaat op zijn terminal op Linkeroever een dedicated tankpark met steiger bouwen voor Celanese. De inkomende trafiek belooft meer dan 500.000 ton/jaar.

Manufert, een lid van de Manuport Groep, vergroot haar installaties in Antwerpen tot de grootste suikerterminal in Europa. Dit ambitieuze plan kost 300 miljoen BEF (7,44 miljoen €). Om aan de grote vraag naar capaciteit te kunnen beantwoorden, werd een bestaand magazijn volledig aangepast voor de opslag van 125.000 ton suiker. Hierdoor komt de totale opslagcapaciteit op 280.000 ton en wordt Manufert de Europese marktleider.

Mazda Motor Corporation heeft haar contract met Hessenatie/Cobelfret voor de stuwadoors- en PDI (Pre Delivery Inspection)-activiteiten in Antwerpen met vijf jaar verlengd. Jaarlijks voert Mazda

ongeveer 180.000 wagens aan op de auto-terminal in het Vrasenedok. Sinds 1992 gebruikt Mazda de haven als haar Europese hub voor de distributie van haar producten. De Benelux, Duitsland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Zwitserland en Tsjechië worden vanuit Antwerpen bediend.

De Italiaanse Grimaldi Groep, samen met de Antwerpse goederenbehandelaar Mexico Natie, heeft van het havenbestuur een terrein van 20 ha in concessie gekregen voor 50 jaar. Het terrein is gelegen aan de westelijke kant van het Verrebroekdok op de Linker Scheldeoever en Grimaldi investeert er in de bouw van een roll-on-roll-off / multipurpose terminal. De Euro-Med Service van Grimaldi verhuist dan van Mexico Natie's terminal aan de Scheldekaai nr. 9 naar de nieuwe installaties. De aanvoer van Fiat wagens uit Italië, die nu over land per spoor en per vrachtwagen verloopt, zal per schip via Antwerpen op de nieuwe terminal gebeuren. Op jaarbasis gaat het om 75.000 personenwagens. Een tweede fase van het project voorziet een uitbreiding met 45 ha in het jaar 2003 voor de behandeling van containers en stukgoed.

Europort Logistics investeert meer dan 500 miljoen BEF (12,40 miljoen €) voor de bouw van een nieuw logistiek centrum aan kaai 373 in het Vijfde havendok. In een eerste fase komt er een overdekt magazijn van 36.000 m². Het magazijn omvat vijf delen van elk 7.000 m². Ze zijn uitgerust met de modernste brandbestrijdingsmiddelen en elk deel staat in een kuip die het eventuele bluswater ophoudt. In een tweede fase wordt een kantoorcomplex van 2.000 m² gebouwd, terwijl de derde fase voorziet in de bouw van een magazijn met een oppervlakte van 2.500 m² voor de opslag van gevaarlijke goederen. In een vierde fase wordt dit magazijn vergroot tot 6.500 m² terwijl de laatste fase voorziet in een speciaal magazijn voor steel coils en de aankoop van drie rolkranen met een hefvermogen van 32 ton. De terminal ligt aan een 500 m lange kaai en kan schepen ontvangen met een diepgang tot 13 m.

AMT (Antwerp Mineral Terminal) opende in november 2000 haar nieuwe opslaginstallaties aan kaai 97 in het Amerikadok. In het nieuwe magazijn wordt kaolin (porselein aarde) op een milieuvriendelijke manier opgeslagen en behandeld. Het vervoer naar het magazijn gebeurt via een hopper met een stofzuigsysteem en via overdekte transportbanden. Het magazijn heeft een oppervlakte van 9.500 m² en is voorzien van



Foto: VHC

een vlakke vloer. Het dak is zelfdragend waardoor er geen ondersteunende pijlers nodig zijn. Dit is ideaal voor de opslag van bulk. De verschillende soorten kaolien worden van elkaar gescheiden door verplaatsbare wanden. Hiermee kan het magazijn in 15 afzonderlijke cellen worden verdeeld. Het product wordt in het magazijn zelf overgeslagen op spoorwagens en op vrachtwagens. Hierdoor kan stofemissie worden voorkomen en kan er onafhankelijk van de weersomstandigheden worden gewerkt. De bestaande opslagplaats voor kaolien aan kaai 93/95 zal worden gesloopt en worden vervangen door een tweede nieuwe installatie.

Infrastructuur

Midden 2000 werd het nieuwe communicatienetwerk in gebruik genomen. Daarvoor deed het havenbestuur beroep op het net van glasvezelkabels van NMBS-Telecom in de haven. Het gaat om een investering van 80 miljoen BEF (1,98 miljoen €). Het nieuwe, 75 km lange netwerk, vervangt het vijftien jaar oude kabelsysteem. Via het net worden alle gegevens betreffende in- en uitvarende schepen verstuurd, evenals video- en radarbeelden en de positie van alle bruggen en sluizen in de haven.

In het jaar 2000 hebben gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering tot een belangrijke doorbraak geleid voor de heropening van de IJzeren Rijn. Deze spoorlijn verbindt de haven met het Ruhrgebied en met Oost-Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Door de heropening van de IJzeren Rijn kunnen pendeltreinen worden ingelegd als belangrijk alternatief voor het wegvervoer. Doordat de voorbereidende werken voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn zestien maand in beslag zullen nemen wordt verwacht dat de eerste treinen pas eind 2002 zullen kunnen gebruik maken van de nieuwe lijn.

Begin juni 2000 heeft het Antwerpse Havenbedrijf de bouwwerken aan het nieuwe containerdok Deurganck laten stilleggen. Dit gebeurde op vraag van het Vlaams ministerie van Ruimtelijke Ordening, nadat de Raad van State de gewestplanwijziging en de bouwvergunning

die het nieuwe dok mogelijk moesten maken, op 31 mei geschorst had. De vorige Vlaamse regering had voor de gewestplanwijziging een spoedadvies bij de Raad van State aangevraagd en gekregen, maar nadien oordeelde diezelfde Raad dat de spoedadviesprocedure onvoldoende was gemotiveerd. Dit betekent echter niet dat de werken aan het Deurganckdok lang onderbroken werden want reeds op 13 juni 2000 leverde de minister van Ruimtelijke Ordening een nieuwe bouwvergunning af. Hij ging daarbij uit van een tweede gewestplanwijziging waarvan het openbaar onderzoek reeds achter de rug was. De minister riep het algemeen belang in en op grond van de gewestplanwijziging leverde hij een geldige bouwvergunning af.

In juni 2000 heeft de raad van bestuur van het Antwerps Havenbedrijf de containerkades van het Deurganckdok toegewezen. De oostelijke kade van de derde terminal werd toegewezen aan een internationaal consortium rond P&O. (de Britse groep P&O Ports, P&O Nedlloyd en de haven van Duisburg), terwijl de westelijke kade principieel werd voorbehouden aan de toekomstige fusiecombinatie Hessenatie-Noord Natie. Het Havenbedrijf heeft ook een beslissing genomen over het westelijke deel van de tweede fase. Dit deel van het dok mag in principe uitgebaat worden door de combinatie Hessenatie-Mediterranean Shipping Company, dat ook de eerste terminal kreeg toegewezen.

De Vlaamse regering heeft haar goedkeuring gegeven voor de bouw van een tweede spoorverbinding met de haven van Antwerpen. Tot nu toe komen dagelijks bijna 300 treinen in het havengebied aan via dezelfde spoorwegtoegang. Hierdoor is de haven bijzonder kwetsbaar. Een ongeval nabij de aansluiting kan het volledige spoorwegverkeer van en naar de haven lam leggen. Bovendien is de maximumcapaciteit van de bestaande spoorwegaansluiting bereikt. De nieuwe, tweede spoorwegaansluiting zal vertrekken vanuit het rangeerstation Antwerpen Noord, om via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem en Wommelgem naar Lier te gaan, waar een aansluiting met de lijn naar Aarschot wordt voorzien. De nieuwe aansluiting zal een verbinding betekenen met Montzen-Aachen en ook met Herentals en de IJzeren Rijn. Om milieutechnische redenen zal de bedding van de lijn ingebed worden in een sleuf, met onder tunneling van de wegen en van het Albertkanaal.

De totale kostprijs wordt geraamd op 29 miljard BEF (718,89 miljoen €) en het

project moet in 2009 klaar zijn.

Op 5 februari 2001 werd het memorandum van overeenkomst tussen Nederland en Vlaanderen getekend betreffende de verdere uitdieping van de vaargeul in de Schelde naar de haven van Antwerpen. Volgens dit memorandum moet de Vlaamse regering uiterlijk op 1 juni haar positie kenbaar maken aan de Nederlandse regering, die, op haar beurt, ten laatste een half jaar daarna haar standpunt moet bekend maken. De haven van Antwerpen pleit al jaren voor een verdere uitdieping van de Schelde om containerschepen met een grotere diepgang naar Antwerpen te brengen. Nu kunnen schepen met een diepgang van 38 voet of 11,6 meter tij-ongebonden de Schelde opvaren. Nederland heeft zich altijd verzet tegen verdere Scheldeverdieping. Om een einde te maken aan de discussie gaf de Technische Schelde Commissie twee jaar geleden de opdracht aan de Nederlandse Rijkswaterstaat en de Belgische Administratie Waterwegen en Zeewezenen om een langetermijnvisie uit te werken voor het hele Schelde-estuarium voor een periode van 30 jaar. Drie elementen zijn daarin belangrijk: toegankelijkheid, veiligheid en milieu. Eens de standpunten van de Vlaamse en de Nederlandse regering gekend, moet er onderhandeld worden over de haalbaarheid, de milieu-effecten en het prijskaartje van de gekozen oplossing. Er moeten vier "ontwikkelingsscenario's" worden onderzocht. Volgens het eerste scenario wordt de uitdieping tot 11,6 meter afgewerkt en worden er bijkomende milieumaatregelen genomen. Het tweede scenario stelt een verdere verdieping met 2 voet (60 cm) voor en investeringen in nieuwe natuur. Het derde scenario voorziet een zo groot mogelijke verdieping in stappen van vijf jaar. En het vierde scenario tenslotte stelt een verdieping tot 14 meter en milieu-investeringen voor in één keer. Indien Vlaanderen en Nederland eind dit jaar tot een akkoord komen voor een verdere verdieping, dan kunnen de werken ten vroegste in 2003 van start gaan.

Nieuwe scheepvaartlijnen

Dole Ocean Liner Express startte een container lijn vanuit Antwerpen naar Douala en Abidjan. Er worden daarvoor twee reefer-schepen ingezet die tot dan toe bananen vervoerden van West-Afrika naar Europa. De nieuwe dienst biedt om de veertien dagen een afvaart naar Kameroen en naar de Ivoorkust. Dole baat reeds een gelijkaardige lijn uit waarbij wekelijks afvaarten voor

haven Antwerpen

containerladingen worden aangeboden naar Costa Rica, Honduras en Puerto Rico. Alle reeferscheperen worden in Antwerpen behandeld aan de fruit-terminal van Noord Natie aan het Hansadok (maart 2000).

Het Duitse Rickmers Linie is een lijn voor conventioneel stukgoed gestart van Noord-Amerika naar Europa. In Europa worden Antwerpen en Hamburg aangelopen. De nieuwe lijn is eigenlijk een verlenging van de dienst tussen Europa en Zuidoost Azië. De schepen zijn uitgerust met eigen laad- en losgerei en kunnen stukken tot 450 ton aan boord nemen. Ze zullen laden in Houston en New Orleans en bijkomende lading aan boord nemen in Baltimore en Camden. De schepen worden in Antwerpen behandeld in het Churchilldok door Hessenatie Terminal (maart 2000).

De VSA3 groep, die een lijn uitbaat tussen Noord-Europa en de Atlantische kust van Zuid-Amerika, is een tweede lijn gestart op dezelfde route. Antwerpen is op één na de laatste laadhaven op die route. Het consortium bestaat uit Contship Containerlines, Compania Sudamericana de Vapores (CSAV), Euroatlantic Container Line (ECL),

Hansa Star Line, Montemar en P&O Nedlloyd. De Duitse rederij DSR-Senator Line huurt slots bij het consortium. Voor de dienst op Zuid-Amerika worden zes schepen van 2.470 TEU ingezet, waardoor om de zeven à acht dagen een afvaart gegarandeerd wordt naar Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo en Itajaí. Drie kleinere schepen van 1.100 TEU verzorgen afvaarten naar Rio de Janeiro, Rio Grande en Salvador. In Antwerpen worden de schepen geladen en gelost door P&O Ports in het Delwaidedok (juli 2000).

De haven van Antwerpen is de enige haven in Europa en Amerika waar alle containerschepen van de nieuwe gezamenlijke transatlantische diensten van de Grand Alliance en van Americana Ships aanleggen. De samenwerking tussen die twee partners startte in de maand oktober 2000. Reeds vanaf juli startten de leden van de Grand Alliance (Hapag-Lloyd, P&O Nedlloyd, OOCL en NYK) met een nieuwe Butterfly dienst. Tevens hebben zij de capaciteit van de PAX-dienst aanzienlijk opgevoerd. De PAX-dienst is een pendule dienst die zowel de Atlantische als de Stille Oceaan omvat. Aanvankelijk werden schepen van 2.500 tot 3.500 TEU ingezet, maar recentelijk werden schepen van 4.600 TEU in de vaart gebracht. In Antwerpen worden de schepen behandeld aan de Noordzee Terminal aan de Schelde. Ook de schepen van de Butterfly dienst worden er geladen en gelost. De containerschepen van die dienst steken afwisselend het Noordelijk en het Zuidelijk deel van de Atlantische Oceaan over. Alvorens de oversteek te maken van de Noord-Atlantische Oceaan, doen de schepen Antwerpen aan en lossen er containers afkomstig van Amerikaanse havens aan de Zuid-Atlantische Oceaan. (augustus 2000)

Vanaf september 2000 baten de Duitse rederij Hamburg Süd en de Deense rederij Maersk Sealand (MSL) een gemeenschappelijke lijn uit tussen Europa en de Oostkust van Zuid-Amerika. Daarvoor hebben de twee rederijen elk één van hun twee lijnen gefusioneerd tot een nieuwe wekelijkse dienst. Er worden in totaal zes schepen ingezet, vier door Hamburg Süd en twee door Maersk Sealand. De capaciteit van de zes schepen schommelt tussen de 1.650 en de 1.930 TEU. Vanuit Antwerpen worden de havens van Suape, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua en Fortaleza bediend. Door de samenwerking tussen Hamburg Süd en de Braziliaanse dochter Aliança evenals met de Franse rederij CMA-CGM, zijn deze laatste twee rederijen ook betrokken bij de nieuwe

scheepvaartlijn. Anderzijds deelt Maersk Sealand capaciteit met de Zuid-Afrikaanse rederij Safmarine. De schepen van de nieuwe lijn worden in Antwerpen behandeld op de terminal van P&O Ports aan kaai 734' van het Delwaidedok. (september 2000)

De rederij IRISL (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) startte eind november 2000 een nieuwe containerdienst tussen Iran en Europa. De rederij verzorgt reeds een conventionele stukgoed/breakbulkdienst op dezelfde route. Vijf containerschepen met een capaciteit van 1.000 TEU verzorgen om de tien dagen een afvaart. De rotatie van de containerdienst is als volgt: Napels, Felixstowe, Antwerpen, Hamburg, Napels, Jeddah, Dubai en Bandar Abbas. Vanuit Dubai worden Abu Dhabi, Sharje, Doha, Dammam en Koeweit bediend en vanuit Bandar Abbas wordt Bandar Khomeini bediend. (november 2000)

De Deense rederij Maersk Sealand (MSL) heeft Antwerpen opnieuw opgenomen in het vaarschema van haar AE2-dienst tussen Noord Europa en het Verre Oosten. Op deze lijn zet de rederij negen containerschepen in van 3.680 tot 6.250 TEU. De trafiek, goed voor jaarlijks 100.000 TEU, wordt behandeld op de Noordzee Terminal van Noord Natie, aan de Schelde ten noorden van de Zandvlietsluis. De start van de AE2-dienst betekent voor de rederij Maersk Sealand een terugkeer naar Antwerpen. Tot midden 1994 liepen de containerschepen van Maersk de haven van Antwerpen rechtstreeks aan. Om de tijd, nodig voor het aandoen van de Zuid-Chinese haven Yantian, te winnen werd Antwerpen daarna niet meer aangelopen. Door de introductie van de AE2-dienst worden de havens van Jeddah, Port Kelang, Tanjung Pelepas, Hong Kong, Busan, Kwangyang, Shanghai, Ningbo en Xiamen rechtstreeks vanuit Antwerpen aangedaan. Onderweg worden de hubs van Gioia Tauro en Damietta aangelopen. (december 2000)

MSC start een wekelijkse containerfeederdienst tussen Antwerpen, St. Petersburg, Helsinki, Rauma en Gdynia, met schepen van 500 TEU. (december 2000)

Uit de cijfers blijkt dat Antwerpen steeds belangrijker wordt als cruisehaven. In 2000 hebben niet minder dan 24 cruiseschepen de haven aangelopen. De schepen meren aan langs het Zuidterras aan de oude Scheldekaaien. De passagiersschepen dragen in belangrijke mate bij tot de toeristische industrie van de stad Antwerpen.



Foto: VHC

haven Gent

Ontwikkelingen in de haven van Gent

Algemeen

Sinds 1 januari 2000 is het Gents Havenbedrijf omgevormd tot een Gemeentelijk Autonoom Bedrijf (GAB). Dit is het gevolg van het Havendecreet dat op 2 maart 1999 werd goedgekeurd.

Industrie

Sapa Autoplastics NV, het vroegere Hydro Raufoss Automotive Gent, heeft voor ruim 1,5 miljard BEF (37,18 miljoen €) geïnvesteerd in een vernieuwde productiefabrieling, waaronder een gloednieuwe lakafdeling. Sapa Autoplastics vestigde zich voor het eerst in Gent in 1987. Een jaar later werden reeds de eerste bumpersystemen voor de Volvo 740 gemaakt. Aanvankelijk bestond het bedrijf enkel uit een spuitgietafdeling en een montagedivisie. Volvo had toen enkel ongelakte bumpers nodig. Pas in het jaar 1990 kwam de lakafdeling erbij. Door de bouw van wagens met gelakte bumpers kon het bedrijf niet anders dan te investeren in een lakafdeling om aan de vraag naar gekleurde bumpers te kunnen voldoen. Intussen is de lakafdeling van 1990 verouderd en werd er geïnvesteerd in een nieuwe, volledig geautomatiseerde lakafdeling. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de zorg voor het milieu. Daardoor wordt de nieuwe Vlare-norm zonder probleem gehaald. Sinds de officiële opening van het bedrijf in 1988 groeide het personeelsbestand van 21 tot ongeveer 200 personen en de oppervlakte van de productieafdeling vergrootte van 2.450 m² in 1988 tot 19.000 m² in 2000.

MBI, één van de grootste Europese producenten van betonstenen voor tuin, straat en gevel, verhuisde in 2000 zijn activiteiten van Geraardsbergen naar de terreinen van de oude Scheepswerven van Langerbrugge in Gent. Het bedrijf investeerde ruim 800 miljoen BEF (19,83 miljoen €) en heeft zijn werknemersaantal meer dan verdubbeld. De terreinen in Geraardsbergen werden te klein voor de grote groei van het bedrijf. Bovendien lag de fabriek vrij ver van de autosnelweg en ontbrak een goede verbinding met het binnenvaartnet. Dit kwam de aanvoer van de grondstoffen en de afvoer van de afgewerkte producten niet ten goede. Daarom besliste MBI om te verhuizen naar de Gentse haven. De voordelen zijn legio: de aanvoer van grondstoffen is nu mogelijk per binnenschip of per coaster, snelle afvoer van de producten door een goede ligging

Foto: Havenbedrijf Gent



aan de twee voornaamste autosnelwegen van België (E40/E17), een relatief filevrije zone, centrale ligging ten opzichte van de voornaamste afzetgebieden en de goede beschikbaarheid van arbeidskrachten. De aanvoer van de grondstoffen gebeurt in Gent in hoofdzaak via het kanaal. De schepen worden gelost aan de eigen kaaimuur. De afvoer van de afgewerkte producten gebeurt in de eerste fase over de weg, maar in de toekomst zal ook een gedeelte van de geproduceerde stenen via het water worden getransporteerd. De totale jaarlijkse goederenoverslag in de Gentse haven voor MBI zal ongeveer 300.000 ton bedragen. Momenteel telt MBI in Gent 55 werknemers, waarvan er 22 de overstap van Geraardsbergen naar Gent hebben meegemaakt. Op termijn is MBI van plan een tweede, aanpalende, productievestiging te bouwen, een bijkomende investering van circa 500 miljoen BEF (12,40 miljoen €).

De Gentse personenwagenfabriek Volvo krijgt er een nieuwe fabriek bij. Tegen 2004 zal de productie er verdubbelen van 160.000 auto's nu tot 270.000. Er zullen 1.800 nieuwe jobs worden gecreëerd. De productie van Volvo Car Corporation kan hierdoor geconcentreerd worden in twee fabrieken, wat heel wat schaalvoordelen biedt. De totale investering voor Volvo Cars Gent bedraagt ruim 17 miljard BEF (421,42 miljoen €). Ook voor de 17 toeleveranciers die in en rond Gent gelegen zijn, zullen de verhoogde volumes extra werk meebrengen. Er ontstaat een ruimteprobleem rond de Volvo Cars vestiging, waarvoor thans een oplossing gezocht wordt.

De rederij Tor Line, die sinds jaren tussen de Zweedse haven Göteborg en de haven van Gent vaart, heeft in de loop van het jaar 2000 twee extra schepen ingezet. Deze capaciteitsverhoging heeft te maken met de beslissing van Volvo om in Gent een bijkomende assemblagefabriek te bouwen voor de middenklassewagens S40 en V40. Volvo is de belangrijkste klant van Tor Line. Ongeveer vijftien procent van de lading van de Tor Line schepen bestaat immers uit goederen voor de Volvo Cars fabriek in Gent. Tor Line verzorgt de just-in-time levering van de onderdelen voor de assemblage van de auto's. Daarnaast vervoert de rederij ook nog trailers tussen de twee havens. Vanaf het moment dat Volvo de S40 en de V40 in Gent zal produceren, zullen de afgewerkte wagens met de Tor Line schepen op de Scandinavische markt worden gedistribueerd en zal het model V70 vanuit Scandinavië via Gent op de Europese markt worden verspreid.

CBR Cementbedrijven, gevestigd in de Gentse Kanaalzone, zullen op de bestaande site een hoogtechnologische cementfabriek bouwen. Daardoor zal de productiecapaciteit opgedreven worden van 500.000 ton tot anderhalf miljoen ton per jaar. Bij CBR in Gent wordt er hoogoven cement gemaakt op basis van klinkers, afkomstig uit de vestiging in Henegouwen, en hoogovenslakken, afkomstig van Sidmar. Het hoogoven cement wordt vooral gebruikt in massabeton voor grote infrastructuurwerken.

Louis Dreyfus Citrus heeft aan het Sifferdok een half miljard BEF (12,40 miljoen €) geïn-

haven Gent

vesteerd in koelloosden voor de opslag van sinaasappelsap uit Brazilië. De multinational Louis Dreyfus voert in Gent al zes jaar diepgekoeld vruchtensap aan via de installaties van Citrus Coolstore, een gelijkaardig bedrijf aan het Sifferdok. Citrus Coolstore en Louis Dreyfus maken daarvoor gebruik van dezelfde schepen. Stijgende volumes noopten Dreyfus tot de bouw van eigen installaties aan het Sifferdok, een paar honderd meter van collega Citrus Coolstore. In de opslaghal staan enorme koeltanks die samen een capaciteit hebben van 30.000 ton. Louis Dreyfus Citrus behandelt jaarlijks ongeveer 80.000 ton sinaasappelsapconcentraat, via Gent ingevoerd. Deze hypermoderne terminal stelt 18 mensen tewerk. Die staan in voor opslag en mengen van sappen, vullen van vaten en laden van tankvrachtwagens. Onrechtstreeks stelt het bedrijf ook heel wat chauffeurs tewerk.

De Nederlandse groep Wide Scope Minerals investeert 150 miljoen BEF (3,72 miljoen €) in de bouw van een slurryfabriek in de haven van Gent. De fabriek moet het transport van kaolien (porseleinaarde) milieuvriendelijker laten verlopen. De goederenbehandelaar CBM, dochter van de Gentse Sea-Invest, behandelt in de haven kaolien, een basisproduct voor de papierindustrie, beter bekend als porseleinaarde of "china clay". De grondstof wordt met bulkcarriers aangevoerd vanuit de Amerikaanse Oostkust in opdracht van de Amerikaanse groep Engelhard. CBM investeerde reeds in speciaal aangepaste stockageloozen en behandelingsmateriaal om de opslag en de distributie zoveel mogelijk stofvrij te laten

verlopen. Kaolien wordt in bulk vervoerd en er bestaat bijgevolg gevaar voor contaminatie met andere producten. Om de afvoer van kaolien via vrachtwagen, binnenschip en spoor met minder stofhinder te laten verlopen, heeft Engelhard aan zijn agent Wide Scope Shipping & Forwarding gevraagd om een slurryfabriek te bouwen naast de bestaande bulkterminal van CBM aan kaai 680 van de Gentse dokken. In de fabriek, die een jaarcapaciteit van 90.000 ton heeft, zal de kaolien worden gemengd met water en dat mengsel, slurry genaamd, zal op een milieuvriendelijke manier worden overgepompt in tankwagens, tankwagons of in binnenvaarttankers. De fabriek moet begin 2001 in gebruik genomen worden.

De door Sidmar geplande of aan de gang zijnde investeringen zullen in de komende jaren een trafiekexpansie teweegbrengen. Met het "Sidcomet"-project (het procédé berust op het gebruik van steenkool als reductiemiddel in het smelten van erts) zal de capaciteit voor de productie aan ruwstaal met twee miljoen ton toenemen. Daar staat een theoretische meertrafiek van vier miljoen ton grondstoffen tegenover. Om aan de verhoogde toevoer het hoofd te kunnen bieden kocht Sidmar een nieuwe, continue losinstallatie, de "A6". Die kan zowel erts en als steenkool behandelen. Het gaat om een investering ongeveer 370 miljoen BEF 9,17 miljoen €). Het overslagritme van de losinstallatie bedraagt 3.000 ton erts en 2.300 ton steenkool per uur, hetzij ruim driemaal meer dan de twee portaalkranen die nu reeds op de kaai opgesteld staan en die met grijpers werken. De "A6" kan met grotere

flexibiliteit worden ingezet. Het is één van de weinige machines die voor behandeling van de twee grondstoffen met hun uiteenlopende densiteit en kenmerken gebouwd is. De capaciteit van de achterliggende transportbanden volstaat om het tempo van de nieuwe losinstallatie te volgen.

Infrastructuur

In 1985 werd een werkgroep opgericht belast met de studie van een gedetailleerde lay-out van de uitbreiding van de Gentse Haven op de linkeroever van het Zeekanaal naar Gent. De werkgroep stelde de bouw van twee parallelle dokken voor. In 1992 werd de lay-out echter herzien en werd er geopteerd voor één enkel dok in L-vorm. De nieuwe plannen lieten toe terreinen te ontwikkelen met een diepte van 300m tot 600m en de bouw van een kaai evenwijdig met het kanaal. Bovendien werd beslist om het dok in fasen te bouwen. De bouw van het Kluizendok omvat de aanleg van 4,2 km kaaimuren en het uitvoeren van ca 15 miljoen m³ baggerwerken. De werken rond het omleggen van spoorlijn 55, nodig om tot exploitatie te kunnen overgaan, kennen een belangrijke vertraging en zijn ook nog niet aanbesteed.

De bouw van de kaaimuren van de eerste fase werd toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Besix-Strucon De Meyer en op 4 oktober 1996 werd de eerste paal geheid. De eerste fase van de werken omvatte de bouw van 1.500 m kaaimuur, waarvan 1.000 m evenwijdig met het Kanaal Gent-Terneuzen en 250 m in het schuin gedeelte en nog eens 250 m als aanzet van het dok zelf. De kaaimuur werd zodanig ingeplant dat het kanaal plaatselijk verbreed werd van 200 m tot 350 m. Begin 2000 werd een eerste deel over een kaailengte van circa 600 m uitgebaggerd tot een waterdiepte van 13,50 m en in gebruik genomen voor de aanleg van schepen. Op het einde van het jaar was de eerste fase volledig afgewerkt.

Eind 1999 werd de tweede fase van de kaaimuur van het Kluizendok aanbesteed. De werken omvatten de bouw van de kaaimuur met een lengte van 1827m aan de noordzijde van het Kluizendok. De twee eerste deelcontracten van de tweede fase werden toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Besix - Strucon De Meyer - Van Laere. De eigenlijke werken zijn gestart in juni 2000. Op 8 september vond de officiële aanvangsplechtigheid plaats waarbij een gedenkplaat werd onthuld door minister Steve Stevaert.



Foto: VHC

Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge

Infrastructuur en milieu

De verlengde oostelijke kaai van de OCHZ werd in gebruik genomen. De oostelijke kaai is nu 1.000 m lang en heeft een diepgang van 14 m. De kaai is uitgerust met 5 containerkranen. Drie van deze kranen zijn van het super-post-panamax formaat, d.w.z. met een hefvermogen van 60 ton en een reikwijdte van 18 containers. Er kunnen 3 containerschepen met een maximumcapaciteit van 4.000 TEU of zelfs meer, tegelijkertijd worden behandeld. Aan het zuidelijk uiteinde van de kaai is een kaai-muur van 310 m lang haaks op de verlengde kaai gebouwd. Deze retourkaai wordt door CTO (Combined Terminal Operators) gebruikt voor het behandelen van ro/ro schepen.

In de voorhaven werd de 6° fase van de herstelling en de renovatie van de kaai-muur van de Leopold II-dam uitgevoerd.

Voor de realisatie van de nieuwe terminal voor Toyota werden enkele belangrijke infra-structuurwerken uitgevoerd. Aan de zuidoostkant van het Zuidelijk Insteekdok in de achterhaven werden door Herbosch-Kiere nv uit Kallo twee nieuwe aanlegsteigers gebouwd.

De firma Baggerwerken Decloedt & Zn nv uit Oostende voerde de nodige baggerwerken uit en verhoogde de terreinen en de aannemer Stadsbader-Flamand nv uit Harelbeke legde de toegangsweg aan vanaf de A. Ronsestraat en de Barlenhuisstraat met een ontubbeling van een gedeelte van de A. Ronsestraat.

Ten behoeve van de papier- en pulpterminal van StoraEnso in de westelijke voorhaven werden de werken verder uitgevoerd voor de bouw van de kaaimuren in het Wielingendok (657 m) en de kaaimuren in het Albert II-dok (450 m).

Bij besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 werd de perimeter van het Europees Vogelrichtlijngebied "Het Polderkomplex" gewijzigd. De bescherming van 282 ha in het achterhavengebied van Zeebrugge werd opgeheven en als compensatie voor dit verlies aan beschermd gebied werd 514 ha poldergronden nabij Klemskerke, Vlissegem, Oudenburg en Jabbeke opgenomen in de speciale beschermingszone. Over de resterende 174 ha in de achterhaven zal een MER-studie (Milieu

Foto: VHC



Effecten Rapport) meer duidelijkheid verschaffen.

In het voorjaar van 2000 werd het sterneneiland aangelegd. Dit kunstmatig opgespoeten schiereiland ligt aan de binnenzijde van de oostelijke strekdam van de nieuwe buitenhaven, ten noorden van de LNG-terminal. Door de opmars van de haveninstallaties in de westelijke voorhaven, gingen belangrijke broedplaatsen van zeldzame vogelsoorten verloren. Het sterneneiland voorziet de vogels van een alternatieve broedplaats. In het voorjaar van 2001 wordt het terrein met nog eens 5 ha uitgebreid.

Het windmolenpark in de oostelijke voorhaven van Zeebrugge is het grootste van Vlaanderen. 21 windturbines van 200kW en één turbine van 400kW leveren jaarlijks 8.000 MWh. Het windmolenpark werd in 1983 opgezet als demonstratiepark. In 1998 werd nog een turbine van 600kW toegevoegd. De concessie voor de bouw en de exploitatie van een nieuw windturbinepark op de noordoostelijke havendam werd toegewezen aan de Limburgse energie-intercommunale Interelectra. Tegen eind 2001 moeten er twee windturbines van 600 kW bijkomen. Deze twee turbines moeten jaarlijks samen 3.760 MWh elektriciteit opwekken, of goed voor het verbruik van 1.060 gezinnen. Reeds eind 2000 werd er gestart met de verzwarende van elf van de éenen-twintig turbines van 200 naar 400 kW. Door deze werken lag de productie van het park in 2000 lager dan normaal. Na die capaciteitsverhoging en de bouw van de twee turbines van 600 kW, zal het park een jaarlijkse productiecapaciteit van 17.500 MWh hebben. Hierdoor kunnen 5.000 gezinnen van elektriciteit worden voorzien.

In 2000 werd een nieuw windmolenpark gebouwd op het industrieterrein van de Pathoekeweg, langsheen het Boudewijnkanaal in Brugge. Het project omvat 5 windturbines met een rotordiameter van 48 meter en er zijn nog plannen voor de uitbreiding van het park.

Scheepvaartlijnen

Met de aankomst op 9 januari van het roll-on-roll-off schip "Spaarneborg" startte in Zeebrugge de aanvoer van papierproducten van de Scandinavische groep StoraEnso. StoraEnso wordt voor de haven een zeer belangrijke klant. Het Zweedse Stora koos voor Zeebrugge om er zijn Europees distributiecentrum te bouwen. Stora was al langer op zoek naar een nieuw logistiek concept waarbij de aanvoer van grondstoffen en de aflevering van eindproducten op een milieuvriendelijke manier kon. Centraal daarbij was het vermijden van Noord-Duitsland in de transportketen tussen productiepunt en afleveringsadres. Tot dan toe liep alle trafiek over Noord-Duitsland maar de toenemende congestie op de Duitse wegen deed Stora in andere richtingen denken. Sindsdien zijn het tweede en het derde schip, de "Schieborg" en de "Slingeborg", intussen in de vaart en is Stora samengegaan met het Finse Enso als StoraEnso. Zes dagen per week worden papierproducten vanuit de Zweedse haven Göteborg in Zeebrugge gelost. Centraal bij het concept staat de SECU (StoraEnso Cargo Unit) een reuzencontainer, die horizontaal wordt verplaatst bij middel van translifters en een capaciteit heeft van 70 tot 80 ton papier. De SECU's zijn 13,80 m lang, 3,60 m breed en 3,60 m hoog. Leeg hebben ze een gewicht van 19 ton. Vanuit Zeebrugge wordt

haven Zeebrugge

het Europese hinterland bediend met vrachtwagens naar bestemmingen dichterbij 300 km van de haven, per spoor naar de andere Europese bestemmingen en per container naar de transatlantische bestemmingen. Het bovendien van de schepen wordt door Cobelfret Ferries gebruikt voor de verscheping van vracht in trailers naar Scandinavië. In Zeebrugge wordt de trafiek behandeld door Sea-Ro Terminal, die hiervoor aan het Wielingendok een gigantische terminal bouwde met een reuzenpontoon voor de behandeling van de schepen en een indrukwekkend loodsencomplex voor de overslag en opslag van papier. Sea-Ro investeerde ruim 1,3 miljard BEF (32,23 miljoen €) in het project. Het aangevoerde papier (drie soorten: krantenpapier, kartonpapier en tetrapakpapier) wordt vanuit de SECUs semi-automatisch in de loodsen gelost, van waaruit het voor aflevering op trailers, treinwagens of in containers wordt overgeslagen. Het afleveringscircuit, van in de fabriek in Zweden tot bij de klant blijft volledig gesloten. Het papier ziet nooit de buitenlucht. De nieuwe terminal biedt werk aan bijna 200 personen.

Tot het StoraEnso project behoort eveneens de aanvoer van pulp, de grondstof die tot papier wordt verwerkt. De pulp is hoofdzakelijk afkomstig uit Scandinavië, Schotland en Portugal. Het wordt bij CTO in de achterhaven gelost en verder doorgevoerd naar diverse bestemmingen in Europa. Het gaat om een volume van zowat 550.000 ton per jaar.

In het raam van de uitbouw van Zeebrugge als distributiehuis voor papierwaren van de Zweeds-Finse groep StoraEnso, loopt de Finse rederij Finncarriers vanaf december 2000 de haven aan op haar verbinding met de oostkust van de Verenigde Staten. Tweemaal per maand zullen de schepen, na te hebben geladen in de Finse haven Kotka, Zeebrugge aanlopen om er loten van 500 à 3.000 ton woudproducten (voornamelijk papier) te laden voor aflevering in de Amerikaanse haven Philadelphia. De schepen worden behandeld door Sea-Ro aan de nieuwe steiger van het Wielingendok in de westelijke voorhaven.

CMA-CGM baat twee containerlijnen uit tussen Europa en het Verre Oosten. Beide lijnen, de FAL (French Asia Line) en de NCJS (North China Japan Service), doen regelmatig de OCHZ-terminal in de voorhaven aan. De Japanse rederij "K"-Line huurt sedert januari 2000 slots aan boord van de schepen van CMA-CGM. Hierdoor kan "K"-Line wekelijks 250 TEU laden. Van deze

mogelijkheid maken voornamelijk verschepers gebruik die lading hebben met bestemming Port Kelang in Maleisië, Surabaya in Indonesië en Chiwan en Xiamen in China. CMA-CGM sloot in maart een gelijkaardige overeenkomst af met COSCO (China Shipping Company) voor wekelijks 400 TEU naar Port Kelang in Maleisië, Qingdao, Dalian en Shanghai in China en Busan in Korea.

De rederijgroep Aliança/Hamburg Süd/Transroll/CMA-CGM splitsten hun vaste scheep-vaartverbinding vanuit Noord-Europa op de Oostkust van Zuid-Amerika op in twee lussen. Beide lussen doen de haven van Zeebrugge aan. De eerste lus startte eind maart en kreeg de naam "Brazil/River Plata Express Service". In Europa worden volgende havens aangelopen: Southampton, Rotterdam, Hamburg, Zeebrugge en Le Havre, terwijl in Zuid-Amerika volgende havens zijn opgenomen in het vaarschema: Santos en Sao Francisco do Sul in Brazilië en Buenos Aires in Argentinië. Voor het aanhouden van de wekelijkse frequentie zet de rederijgroep 6 moderne containerschepen in met een capaciteit van 1.960 TEU tot 2.719 TEU. Een maand later werd Zeebrugge ook opgenomen in de tweede lus, Brazil Express Service, die wekelijks naar Suape, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Rio Grande en Salvador vaart. De schepen worden in Zeebrugge behandeld aan de FCT (Flanders Container Terminals).

Cast Agencies Europe, CPSL Barge Division, onderhoudt een aantal containerfeederdiensten met drie kruiplijnkustvaarders. Deze diensten verbinden Zeebrugge met Antwerpen en Rotterdam en met de Rijnhavens Straatsburg, Ottmarsheim, Weil-am-Rhein, Basel, Karlsruhe, Mainz, Mannheim, Keulen en Duisburg.

In april ging de nieuwe bananentrafiek van het Amerikaanse bedrijf Eastwind van start. Wekelijks worden er bananen, afkomstig uit Ecuador, gelost aan de terminal van Belgian New Fruit Wharf in het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.

Voor het eerst sedert vijftien jaar werd er in juni een nieuwe fruitsoort op de Europese markt gebracht. In die maand werden in Zeebrugge 3.000 ton Zespri Gold gelost. De Zespri Gold is een verwant van de kiwivruucht en is eveneens afkomstig uit Nieuw-Zeeland. De aanvoer in Zeebrugge betekent de start van een nieuwe fruittrafik voor de haven, die jaarlijks tussen de 10.000 en de 15.000 ton zal bedragen. Zeebrugge werd immers door de New Zealand Zespri

Marketing Board gekozen als voornaamste haven van Europa voor de invoer en de distributie van zijn producten over Europa.

In juni startte de Japanse rederij "K"-Line een nieuwe dienst vanuit Zeebrugge naar Mexico. Tweemaal per maand worden wagens van General Motors geladen met bestemming Altamira en Veracruz. De schepen worden behandeld aan de terminal van CTO (Combined Terminal Operators) aan het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven.

Tot eind september onderhield ECS (European Container Services) een regelmatige containerlijn tussen Zeebrugge en Waterford in Ierland onder de naam Eurobox Shipping. Wekelijks was er 1 afvaart in beide richtingen. In oktober trad Cobelfret bij en werd het aantal afvaarten verdubbeld. De dienst wordt uitgebaat onder de naam van C2C (Coast to Coast). In Zeebrugge worden de schepen behandeld aan de FCT (Flanders Container Terminals).

Op 11 september meerde aan de FCT in de Zeebrugse voorhaven het gloednieuwe cruiseschip "Millennium" aan. Met haar 90.226 GRT is dit het grootste cruiseschip dat ooit een Belgische haven aandeed. Het schip, dat 294 meter lang en 32 meter breed is, is het eerste cruiseschip ter wereld dat wordt aangedreven door gasturbines. Aan boord is er accommodatie voor 2.246 passagiers en 1.000 bemanningsleden. Het aantal cruise passagiers nam in 2000 flink toe. In totaal legden 34 passagiersschepen in de haven aan. Deze evolutie is niet alleen voor de haven, maar vooral voor het toerisme in de stad Brugge belangrijk.

Naast nieuwe aanwinsten zijn er ook containerlijnen verplaatst naar andere havens:

In januari stopte Norasia de wekelijkse containerdienst tussen Montreal, Noord-Europa en de Middellandse Zee. In november ruilde Lloyd Triestino Zeebrugge voor Rotterdam als aanloophaven van de wekelijkse CEM-dienst (China-Europa-Middellandse Zee). De dagelijkse containerlijn van Stena Line naar Harwich werd eind december stop gezet. Op het einde van 2000 werd de jaren oude regelmatige containerlijn van SAECS (South Africa Europe Container Service) gestaakt. De trafiek ging verloren aan Rotterdam. De Brazil Express Service, de containerlijn van Hamburg-Süd naar Zuid-Amerika, werd midden 2000 overgebracht naar Antwerpen. De Brazil / River Plata Express Service volgde dit voorbeeld in maart 2001.

haven Oostende

Ontwikkelingen in de haven van Oostende

Industrie

De in 1994 failliet verklaarde scheepswerf Polyship werd in 1998 opgekocht door de Nederlandse groep Damen Shipyards uit Gorinchem. Een nieuwe maatschappij, onder de naam van Damen Shipyards Oostende nv, werd opgericht om de activiteiten in Oostende van start te laten gaan. Uit het maatschappelijk doel van de nieuwe vennootschap, het bouwen en onderhouden van zee- en binnenschepen in metaal, composieten of enig ander materiaal, zien we dat de nieuwe vennootschap van plan is om de scheepsbouwactiviteiten van de vroegere scheepswerf verder te zetten. Rond de scheepslift van Plassendale 1 ontstaat er op die manier een centrum van scheepsbouw en -herstelling. In het begin van het jaar 2000 is de maatschappij SKB Yard van start gegaan met haar scheepsbouw en scheeps-herstel activiteiten.

Infrastructuur

In september werd een nieuwe steiger langs het kanaal officieel ingehuldigd. Deze nieuwe steiger is de eerste concrete, afgewerkte investering in de haven van Oostende en vormt daarmee de start van de vernieuwing van deze zone rond het kanaal. De eerste gebruiker van de nieuwe constructie is de firma Logghe, die zelf een grote investering aan de beschikbaarheid van de steiger heeft gekoppeld. Dit bedrijf, dat zich toelegt op de verhandeling van steenkolen, rivier- en zeegrond, heeft een terrein van 2 ha verhard voor de opslag van goederen. Bij de firma Logghe worden de producten in bulk ingevoerd, opgepakt, opgeslagen en weer verzonden. Daarvoor werd ook een nieuwe opzak-installatie gebouwd.

Logghe is goed voor een jaarlijkse omzet van 100.000 ton in de haven van Oostende. Door de investeringen zal de hoeveelheid behandelde goederen verdubbelen.

Scheepvaartlijnen

Op 7 februari werd een nieuwe roll-on-roll-off dienst ingevaren tussen Oostende en Ipswich in het Verenigd Koninkrijk door de Belgische ferrymaatschappij Ferryways. Ferryways is een nieuwe onderneming naar Belgisch recht die werd opgericht door drie aandeelhouders. Het gaat om Werfinvest (40%), een filiaal van Gimvindus, Deckers & Wirtz Agencies (40%) en Mast (20%). Deze laatste partner is een Brits informatie-

Foto: VHC



en managementbedrijf dat de nodige studies in verband met de verwezenlijking van het project uitvoerde. De maatschappij mikt jaarlijks op het vervoer van 60.000 vrachtwagens. Daarvoor huurt het twee schepen die dagelijks twee afvaarten uit Oostende verzorgen. In Ipswich maken de schepen gebruik van de roro-terminal, die ver stroomopwaarts op de rivier Orwell is gelegen en in Oostende wordt afgemeerd in het Zeewezendok. In beide havens liggen de terminals niet verder dan een goede kilometer van de autosnelwegen verwijderd, wat een grote tijdswinst betekent.

De twee schepen, de mv "Thomas Wehr" en de mv "Gabriele Wehr", hebben elk een capaciteit van 1.250 strekkende meter, wat betekent dat ze 91 trailers en 80 personenwagens kunnen aan boord nemen. Er is accommodatie voor 12 chauffeurs. Daarom wordt er vooral gemikt op niet begeleide vracht. Searoad Stevedores, een zusterbedrijf van Ferryways, staat in voor de behandeling van de goederen in Oostende. Deze stouwerij heeft een concessie van 5 ha genomen rond het Zeewezendok, dat nog niet volledig af is. Er wordt momenteel gewerkt om voldoende terreinen te verharderen.

Trans Europe Shipping Lines baat sinds een paar jaar de lijn uit tussen Oostende en Ramsgate. Het aantal afvaarten werd in het jaar 2000 opgevoerd tot 7 per dag. Hiervoor worden 4 schepen ingezet: de "Larkspur", de "Eurovoyager" en de "Primrose" doen elk 2 overvaarten per dag, terwijl de "Roseanne" 1 overtocht per dag maakt. Met uitzondering van het laatste schip, dat slechts accom-

modatie heeft voor 12 chauffeurs, kunnen alle ferry's volledige begeleide ladingen aan boord nemen. De "Roseanne", met accommodatie voor 12 chauffeurs, wordt vooral ingezet voor onbegeleide transporten en voor het vervoer van gevaarlijke ladingen.

Ferryways, die de lijn Oostende-Ipswich uitbaat, werd in oktober benoemd tot hub van MSC (Mediterranean Shipping Company). Deze grote container maatschappij voert veel lege containers aan vanuit Groot-Brittannië via de havens van Antwerpen en Le Havre. Maar de rederij heeft ook veel containers nodig voor het verladerscliënteel in Noord-Frankrijk en in het westen van België. Daarom heeft MSC besloten om in Oostende een depot op te richten. De containers, die leeg uit Groot-Brittannië in Oostende toekomen, worden van daaruit vervoerd om te worden geladen bij de verschepers. Eens geladen, komen ze naar Oostende terug, van waaruit ze per trein naar Antwerpen worden verscheept. Aanvankelijk worden de containers met de roll-on-roll-off schepen van Ferryways aangevoerd, maar als de vraag voldoende groot is zal er ook een containerlijn op Ipswich worden gestart.

investerings Belgische spoorwegen
goederenvervoer naar Vlaamse havens

De Belgische spoorwegen

Het Belgisch vervoerbeleid werd door de staatshervorming van 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtwegen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport (eind 1998 werd de RMT volledig ontbonden) bleven echter vallen onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2000 71 % (in ton/kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Voor het jaar 2001 worden de totale investeringen begroot op 45.120 miljoen BEF (1.118,50 miljoen €) (uitgedrukt in prijzen van 2001). Van deze 45.120 miljoen BEF (1.118,50 miljoen €) is 31.102 miljoen BEF (771,00 miljoen €) bestemd voor de klassieke investeringen en 14.018 miljoen BEF (247,50 miljoen Euro) voor HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie het totale “Investeringsbudget 2001” van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierna worden enkel de investeringen – in tabelvorm – voor 2001 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2001 zal 1.859 miljoen BEF (46,08 miljoen Euro) geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investe-

ringsbedrag bedraagt 531 miljoen BEF (13,16 miljoen Euro) (of 22 %) minder dan in 2000. Tegenover 1999 dalen de investeringen zelfs met 1.096 miljoen (27,17 miljoen Euro) (of 37 %). Toch blijft het een

omvangrijk bedrag, dat aanzienlijk hoger is dan de jaarlijkse investeringsbudgetten voor de periode 1994-1997, die toen gemiddeld 583 miljoen BEF (14,45 miljoen Euro) bedroegen.

Investerings in spoorweginfrastructuur 2001 (in miljoen BEF - prijzen 2001)

| Infrastructuur goederenvervoer voor goederenvervoer voor de havens | Investeringsplan 2001 (in miljoen BEF) |
|--|--|
| Haven van Antwerpen | 1.469 |
| <ul style="list-style-type: none">• Bouw van de multimodale Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord• Tweede fase van de modernisering van Antwerpen Noord, bundels B en C• Studies voor de tweede spoortoegang• Inrichtingen en werken aan dienstgebouwen, loodsen, werkplaatsen,• Persluchtinstallaties, seinhuizen en personeelsvoorzieningen• Werken voor spoorlijnen op diverse plaatsen op Rechteroever• Werken voor spoorlijnen op Linkeroever• Spoorvernieuwing• Aanleg van bijkomende spoorlijnen en wisselverbindingen (die het havengebied verlaten)• L10 dubbelspoor• Patrimonium: Antwerpen DS, Interferryboats C.T., ND en ND Main Hub• Antwerpen-Noord: aanpassen SK• Nieuwe spoorterminal• Diversen | <div>123</div> <div>350</div> <div>25</div> <div>7</div> <div></div> <div>54</div> <div>225</div> <div>125</div> <div>110</div> <div></div> <div>117</div> <div>123</div> <div></div> <div>17</div> <div>170</div> <div>23</div> |
| Haven van Gent | 153 |
| <ul style="list-style-type: none">• Werken voor Mercatordok en Kluizendok• Aanpassen bundelsporen• Spoorvernieuwing• Wisselverbinding L204-L204/1thv Sifferdok• Diversen | <div>15</div> <div>20</div> <div>95</div> <div>21</div> <div>2</div> |
| Haven van Zeebrugge | 237 |
| <ul style="list-style-type: none">• Inrichtingen en werken voor diverse terminals• Spoorvernieuwing• Aanpassen bundelsporen• Concentratie seinhuis/uitbreiden persluchtinstallatie• Elektrificatie• Diversen | <div>126</div> <div>62</div> <div>30</div> <div>8</div> <div>10</div> <div>1</div> |
| Totaal | 1.859 |
| <i>Bron: NMBS</i> | |

goederenvervoer naar Vlaamse havens
IJzeren Rijn

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen – waaronder de spoorverbindingen – worden een steeds belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens¹, gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Van de 7,7 miljard tonkilometer goederenverkeer (in 2000) per spoor werd ongeveer 71 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 49 %; de haven van Gent ongeveer 9 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 13 %. Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de haven van Antwerpen, die tevens de belangrijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van twee belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de "IJzeren Rijn" en "de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen".

Op 1 maart 2000 hebben gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering tot een belangrijke doorbraak geleid voor de heropening van de IJzeren Rijn². België gaat akkoord met de Nederlandse eis om een milieueffectenrapporten (MER) uit te voeren over de reactivering van het historisch tracé, waardoor treinen door het stiltegebied De Meinweg zouden rijden.

De IJzeren Rijn verbindt de haven met het Ruhrgebied en met Oost-Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Door de heropening van de IJzeren Rijn kunnen pendeltreinen worden ingelegd als belangrijk alternatief voor het wegvervoer. Ze biedt ook een oplossing

voor de dreigende oververzadiging van de Montzenroute als gevolg van de toename van het goederenverkeer vanuit de haven van Antwerpen.

Tot 1991 reden er internationale goederentreinen via de IJzeren Rijn. Begin 1990 beslisten de NMBS en de Deutsche Bundesbahn om al het spoorverkeer tussen de haven van Antwerpen en Noord-Duitsland te concentreren via Hasselt en Montzen. Maar noch België noch Duitsland hebben toen aan Nederland gezegd dat ze van de IJzeren Rijn geen gebruik meer wensden te maken. Vandaar dat België, tot nu toe, niet akkoord ging met de Nederlandse eis van een milieueffectenrapport. Een groot gedeelte van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied is thans niet meer in dienst. Deze baanvakken moeten opnieuw in dienst genomen worden. Vooral het baanvak Roermond – Dalheim is problematisch omdat het in een gebied (De Meinweg) ligt dat sedert 1994 beschermd wordt door de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit stiltegebied werd door Nederland gemaakt zonder België of Duitsland daarvan in te lichten. Eind februari 2001 zette het Nederlandse milieueffectenrapport het licht op groen om het historisch tracé Antwerpen-Neerpelt-Weert-Roermond-Dalheim – dus ook door het natuurgebied "De Meinweg" – opnieuw in dienst te nemen. Tijdens deze tijdelijke oplossing (maximum 15 treinen per dag gedurende een periode van maximum 5 jaar), moet gezocht worden naar een definitief tracé. Nu Nederland toch akkoord is moet in eerste instantie op Belgisch grondgebied de seininrichting van het baanvak

Neerpelt – Nederlandse grens aangepast worden om de capaciteit te vergroten. Dit is zeker nodig als op dit baanvak ook reizigersverkeer wordt georganiseerd. In een volgende fase zal op dit baanvak een tweede spoor moeten aangelegd worden. Doordat de voorbereidende werken voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn zestien maand in beslag zullen nemen wordt verwacht dat de eerste treinen pas in september 2002 zullen kunnen gebruik maken van de nieuwe lijn.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar. Bovendien is de L27A reeds verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst. De aanleg van die tweede toegang maakt het tevens mogelijk om bepaalde baanvakken te ontlasten van goederenverkeer. Hierdoor wordt het treinaanbod aantrekkelijker voor reizigers. Het project wordt momenteel geraamd op 29,5 miljard BEF (0,73 miljard Euro). Gelet op de huidige budgettaire middelen die door de regering in het kader van het tienjarenplan 2001-2010 worden voorzien, kan het project maar voltooid worden tegen 2012.

1 Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de "Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse Havens" verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

2 Het belang van de IJzeren Rijn wordt uitvoerig behandeld in historisch en economisch perspectief in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1999 (van blz. 35 t.e.m. blz. 38).



ontsluiting linkeroever Antwerpen
goederenvervoer naar Zeebrugge
toegang linkeroever Gent

Ook de ontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen verdient de nodige aandacht. Het spoorvervoer van en naar Antwerpen-Linkeroever zal in de komende jaren sterk toenemen. Men verwacht een stijging van 1 miljoen nettoton in 1999 naar 12,8 miljoen nettoton in 2010. Dit heeft te maken met de uitbreidingswerken van de haven die thans in uitvoering zijn, voornamelijk de aanleg van het Deurganckdok. Een capaciteitsstudie wijst uit dat, omwille van capaciteitsproblemen op de spoortoeegang tot Antwerpen-Linkeroever, slechts 8,8 miljoen nettoton van de verwachte 12,8 miljoen nettoton effectief per spoor kan aan- of afgevoerd worden als er geen aanpassing van het spoorweginet komt. De bouw van een verbinding van de rechter- en de linkeroever van Antwerpen zou een oplossing kunnen zijn van de capaciteitsproblemen. Deze oplossing zou echter vrij duur zijn: een spoortunnel onder de Schelde vergt een investering van naar schatting 20 à 25 miljard BEF (0,50 à 0,62 miljard €).

De bouw van een spoorwegbrug kost beduidend minder, 4 à 7 miljard BEF (0,10 à 0,17 miljard €), maar deze oplossing kent talrijke en belangrijke nadelen.

Vanuit socio-economisch oogpunt is de investering in een nieuwe verbinding tussen Antwerpen-Linkeroever en -Rechteroever verantwoord. Immers, indien de investering niet gerealiseerd wordt, zal het verkeer moeten verwerkt worden door andere modi, en naar verwachting vooral het

wegvervoer, of zal in het slechtste geval het verkeer niet meer plaatsvinden omdat sommige trafieken naar andere havens zullen uitwijken. De aanleg van een nieuwe verbinding betekent ook dat het verkeer tussen Antwerpen-Linkeroever en het oosten (Antwerpen-Rechteroever, Duitsland, Noordoost Frankrijk en een groot gedeelte van België, namelijk de regio's Luik, Charleroi, Genk en de containerterminal Athis) en het noorden (Nederland en Scandinavië) sneller kan verlopen met een vermindering van de tractiekosten. De tweede spoorverbinding tussen de linker- en de rechter oever is noodzakelijk indien men een verschuiving van het vervoer over de weg naar het spoor wil realiseren. Deze verbinding werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

De aantal behandelde treinwagons in het vormingsstation van Zeebrugge neemt steeds toe. Rekening houdend met de verwachte groei van het maritiem verkeer (o.a. als gevolg van de vestiging van StoraEnso en van Toyota) zal deze trend zich doorzetten. Nu reeds kampt het vormingsstation in Zeebrugge met plaatsgebrek. Daarom werd beslist om het vormingsstation uit te breiden en te elektrificeren. Het project omvat de aanleg van een nieuwe, geëlektrificeerde, vertrek- en ontvangstbundel ter hoogte van de huidige stopplaats in Zwankendamme. Bundel B wordt uitgebreid van 20 tot 35 sporen en gedeeltelijk geëlektrificeerd. Verder voorziet het project

de bouw van een nieuw dienstgebouw, de uitrusting van de bundels met een aangepaste sorteerinstallatie (reminstallatie, rangerheuveld en automatisch sorteren) uitbreiding van de seininrichting en de verplaatsing van de stopplaats voor reizigers naar een nieuwe locatie in de omgeving van het strand van Zeebrugge. De kostprijs van het geheel wordt geraamd op 2,2 miljard BEF (54,54 miljoen €) en zal in verschillende fasen worden uitgevoerd. Het project moet tegen 2009 klaar zijn.

Door de toename van het spoorwegverkeer van en naar Zeebrugge zal het goederenverkeer op de lijn Gent – Brugge- Zeebrugge blijven stijgen. De baanvakken Gent Sint-Pieters – Brugge en Brugge – vertakking Dudzele zijn vandaag slechts dubbelsporig (Behalve te Landegem en Aalter waar 4 sporen liggen over een lengte van telkens 2 km). Het gelijktijdig verkeer van zowel trage goederentreinen als snelle reizigerstreinen op de baanvakken veroorzaakt groeiende problemen inzake regelmaat. De baanvakken zijn gedurende bepaalde perioden van de dag verzadigd. De oplossing zou bestaan in de aanleg van een derde en een vierde spoor aan elke kant van de bestaande sporen. Dit zou de scheiding tussen snelle reizigerstreinen en tragere goederentreinen mogelijk maken. Hierdoor zou de capaciteit van de baanvakken aanzienlijk verhogen. Het project, geraamd op 13,1 miljard BEF (0,32 miljard €), werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

De toegang per spoor tot de Linkeroever van het Gentse havengebied geschiedt via de L58 Gent-Dampoort – Wondelgem. Aangezien er zich heel wat overwegen bevinden op deze lijn en aangezien de lijn de verouderde draaibrug "Muidebrug" moet passeren, biedt deze lijn geen volwaardige ontsluiting van het Kluizendok. Door de vervanging van de oude draaibrug door een vaste brug ingevolge de ophoging van de L58 en de koppeling aan L204 met de afschaffing van 8 overwegen, wordt een volwaardige ontsluiting van de Linkeroever van het Gentse havengebied gerealiseerd en verdwijnt een belangrijk knelpunt in de voorhaven. Deze volwaardige ontsluiting is des te belangrijker gezien het operationeel worden van het Kluizendok en de te verwachten groei van het spoorverkeer. De werken voor deze volwaardige ontsluiting zijn echter pas gepland vanaf 2005, om in 2007 operationeel te zijn. De aanpassing van die lijn werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.



Foto: VHC

Statistiek Vlaamse havens

Foto: VHC

Dit hoofdstuk van het jaarverslag bevat vier onderdelen. In een eerste deel wordt ingegaan op de overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens. Gedetailleerd wordt weergegeven hoeveel de Vlaamse Gemeenschap sinds de regionalisering van het havenbeleid in de havens en de maritieme toegang heeft geïnvesteerd. In een tweede deel worden de evoluties in de havenarbeid in de Vlaamse havens bestudeerd. Nieuw is het derde deel, waarin het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens cijfermatig uit de doeken wordt gedaan. In dit deel wordt ingegaan op werkgelegenheid en investeringen in de havens (maar hier in beide gevallen in de brede betekenis van het woord), alsook op toegevoegde waarde. Tenslotte wordt een vierde deel gewijd aan de maritieme statistieken: uitgebreide overslaggegevens voor de Vlaamse havens voor de periode 1980-2000.



Foto: VHC

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens

Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse Gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2000³, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haven investeringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse Gemeenschap in 2000 ca. 10,4 miljard BEF (0,26 miljard €) in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.



Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap
in mln BEF voor de periode 1989-2000 (in prijzen 2000)

| jaar | 1989 | 1990 |
|--|---------|---------|
| Maritieme toegankelijkheid incl. verdieping | | |
| Westerschelde | 2.483,5 | 2.770,4 |
| Verdieping Westerschelde | 0,0 | 0,0 |
| Antwerpen | 2.906,4 | 2.169,7 |
| Gent | 468,3 | 557,3 |
| Zeebrugge | 931,9 | 852,5 |
| Oostende | 172,0 | 209,9 |
| Totaal incl. maritieme toegang | 6.962,1 | 6.559,8 |
| Totaal excl. maritieme toegang | 4.478,6 | 3.789,4 |
| Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal | 35,7% | 42,2% |

³ De investeringsbedragen worden omgerekend naar het prijsniveau 2000 d.m.v. de ABEX-index. Deze index evolueert in functie van het prijsniveau in de bouwsector.

Totale haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap

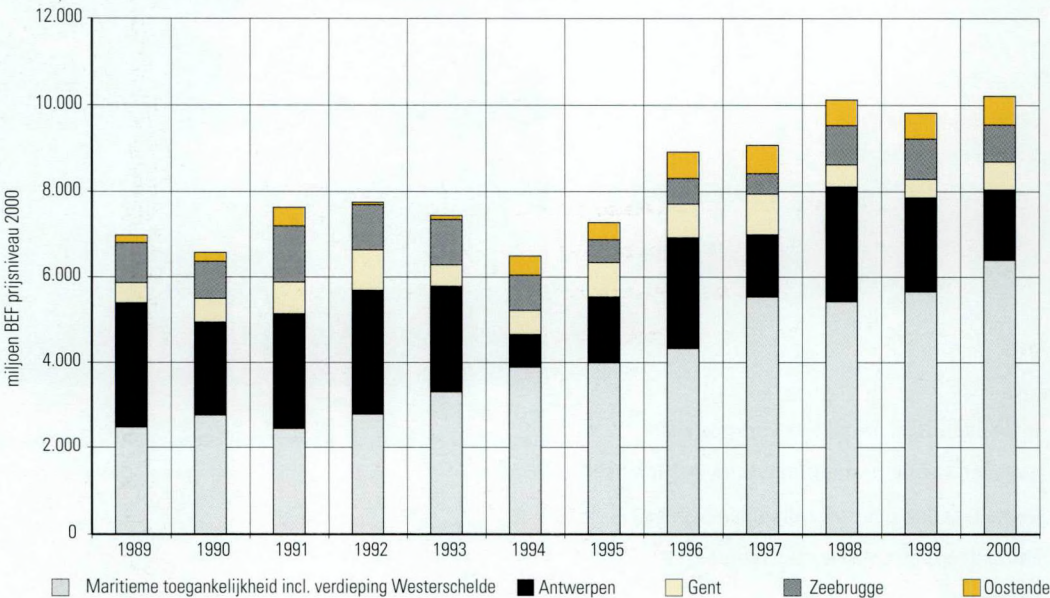
De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse Gemeenschap voor de periode 1989-2000. De totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid worden weergegeven, zowel per haven als voor de maritieme toegankelijkheid. Bij de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid werden de kosten voor de verdieping van de Westerschelde ook afzonderlijk vermeld.

De Vlaamse Gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -

beheer reeds meer dan 98 miljard BEF (2,43 miljard Euro) geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen⁴ voor de maritieme toegankelijkheid bedragen bijna de helft van dit totale budget (49,9 %). De laatste jaren investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de “Verdieping van de Westerschelde”⁵. Op zes jaar tijd werd hierin bijna 7,5 miljard BEF (0,19 miljard Euro) geïnvesteerd. Dit is 15,2 %

van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2000 werd meer dan 63 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. Meer dan één vierde hiervan werd besteed aan de verdieping en het onderhoud van de Westerschelde. In 2000 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde afgewerkt; de uitgaven ervoor bedroegen in 2000 nog iets meer dan 708 miljoen BEF (17,55 miljoen Euro). Anderzijds zijn de onderhoudskosten om de Schelde op diepte te houden met ruim 1 miljard BEF (24,79 miljoen Euro) gestegen tegenover 1999.

Haveninvesteringen door de Vlaamse Gemeenschap



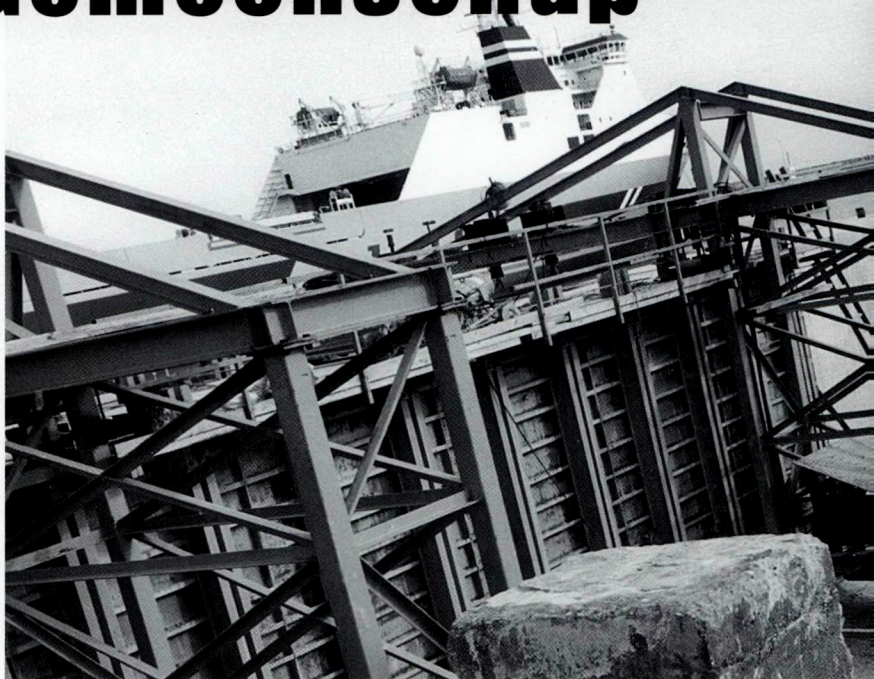
| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totaal |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|----------|
| 2.452,8 | 2.795,1 | 3.310,3 | 3.889,6 | 3.993,8 | 4.329,5 | 5.534,4 | 5.425,1 | 5.652,4 | 6.384,5 | 49.021,5 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 53,7 | 660,8 | 610,0 | 1.671,3 | 1.698,6 | 2.066,7 | 708,2 | 7.469,3 |
| 2.684,5 | 2.892,2 | 2.471,5 | 763,6 | 1.540,7 | 2.579,3 | 1.447,4 | 2.684,6 | 2.200,8 | 1.649,1 | 25.989,8 |
| 736,5 | 935,1 | 496,0 | 562,5 | 795,3 | 795,0 | 961,1 | 506,6 | 431,3 | 651,8 | 7.896,7 |
| 1.313,7 | 1.067,3 | 1.056,8 | 818,1 | 530,2 | 593,6 | 467,4 | 913,6 | 938,3 | 862,3 | 10.345,5 |
| 438,6 | 55,9 | 98,0 | 443,2 | 410,1 | 612,5 | 662,9 | 585,1 | 595,6 | 656,3 | 4.940,0 |
| 7.626,0 | 7.745,6 | 7.432,6 | 6.477,0 | 7.270,1 | 8.909,8 | 9.073,2 | 10.114,9 | 9.818,4 | 10.204,0 | 98.193,5 |
| 5.173,2 | 4.950,5 | 4.122,3 | 2.587,4 | 3.276,3 | 4.580,3 | 3.538,8 | 4.689,9 | 4.166,0 | 3.819,5 | 49.172,0 |
| 32,2% | 36,1% | 44,5% | 60,1% | 54,9% | 48,6% | 61,0% | 53,6% | 57,6% | 62,6% | 49,9% |

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezzen

4 De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.
5 In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

De investeringen door de Vlaamse Gemeenschap

in elk van de vier Vlaamse havens



In dit onderdeel wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse Gemeenschap in de vier Vlaamse havens.

Enkel de grootste projecten worden behandeld.

Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen

| Project | 1989 | 1990 |
|---|----------------|----------------|
| <i>Rechteroever</i> | | |
| Berendrechtsluis (saldo vanaf 1989) | 636,2 | 795,5 |
| Containerkade Zuid | 1.453,9 | 381,0 |
| Containerkade Noord | 120,6 | 2,4 |
| Zandvlietluis | 0,0 | 0,1 |
| Renovatie Amerikadok tot en met 3 ^{de} Havendok | 142,5 | 387,0 |
| Renovatie van het 5 ^{de} Havendok en Marshalldok | 0,0 | 0,0 |
| Vierde Havendok | 32,8 | 27,4 |
| Royerssluis en Kattendijksluis | 0,0 | 0,0 |
| Bouw oprit Straatsburgbrug | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal Rechteroever</i> | <i>2.385,9</i> | <i>1.593,6</i> |
| <i>Linkeroever</i> | | |
| Aanleg Waaslandhaven en havendokken | 187,1 | 254,9 |
| Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park) | 21,4 | 40,0 |
| Liefkenshoektunnel | 0,0 | 0,0 |
| Cellenproject (ingeschreven op LO) | 0,0 | 0,0 |
| Verrebroekdok | 0,0 | 0,0 |
| Containerdok West | 0,0 | 0,0 |
| Vrasendok geschil | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal Linkeroever</i> | <i>208,5</i> | <i>294,9</i> |
| Overige (kleinere werken en diversen) | 312,0 | 281,2 |
| <i>Totaal Haven van Antwerpen</i> | <i>2.906,4</i> | <i>2.169,7</i> |

haven Antwerpen

De haven van Antwerpen

De Vlaamse Gemeenschap heeft in de periode 1989-2000 reeds 26 miljard BEF (0,64 miljard €) in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Ongeveer 14,5 miljard BEF (0,36 miljard €) of 56 % van deze totale investering werden besteed aan havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 22 % van dit bedrag of ongeveer 5,6 miljard BEF (0,14 miljard €) werden aangewend voor de renovatie van het oude havengedeelte met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Tussen 1997 en 1999 werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de Containerkade Zuid. Enkele jaren na de afwerking van de terminal werden er grondverzakkingen vastgesteld. Deze herstellingswerken hebben in totaal een extra investering van bijna 390 miljoen BEF (9,67 miljoen €) geleverd, waarvan 4 miljoen BEF (0,99 miljoen €) in 2000.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1997, met de opstart van het Containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2000 ging het leeuwenaandeel van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen. De belangrijkste investeringen op Linkeroever zijn toe te wijzen aan de bouw van het Verrebroekdok en de verdere bouw van het Containerdok West (Deurganckdok).

In 2000 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen 552 miljoen BEF (13,68 miljoen €) minder dan in 1999 (of 25,1 % minder). Dit is meer dan een half miljard BEF (12,36 miljoen €) minder dan het gemiddelde investeringsbedrag van de periode 1989-2000.



| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totaal |
|---------|---------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| 721,9 | 447,1 | 297,0 | 13,0 | 0,0 | 8,2 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 2,9 | 2.922,7 |
| 70,2 | 43,7 | 7,6 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 126,2 | 76,9 | 193,6 | 4,0 | 2.358,3 |
| 34,0 | 20,4 | 856,1 | 17,1 | 650,8 | 1.029,9 | 230,9 | 83,5 | 0,0 | 0,0 | 3.045,7 |
| 210,4 | 171,3 | 0,0 | 0,0 | 71,6 | 0,0 | 23,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 477,1 |
| 834,6 | 1.324,8 | 794,8 | 438,2 | 268,2 | 425,6 | 23,2 | 192,5 | 284,9 | 58,2 | 5.174,5 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 251,2 | 19,3 | 103,1 | 5,3 | 378,9 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 60,2 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 12,0 | 1,3 | 0,0 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | 24,3 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 28,6 | 28,6 |
| 1.871,2 | 2.007,3 | 1.955,6 | 468,3 | 1.003,6 | 1.464,9 | 655,2 | 383,8 | 582,0 | 99,0 | 14.470,3 |
| | | | | | | | | | | |
| 192,4 | 326,3 | 382,1 | 111,0 | 65,4 | 0,0 | 21,7 | 276,5 | 27,2 | 204,2 | 2.048,7 |
| 82,5 | 48,0 | 11,3 | 42,6 | 0,0 | 0,0 | 110,0 | 12,8 | 133,9 | 16,9 | 519,4 |
| 235,8 | 0,0 | 18,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 254,1 |
| 0,0 | 309,6 | 0,0 | 3,1 | 0,0 | 15,9 | 135,9 | 90,7 | 152,6 | 0,0 | 707,8 |
| 0,0 | 2,9 | 0,0 | 0,4 | 468,3 | 1.054,9 | 259,3 | 490,0 | 464,1 | 282,3 | 3.022,1 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 37,0 | 265,4 | 1.417,5 | 841,1 | 943,2 | 3.507,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 103,5 | 103,5 |
| 510,7 | 686,8 | 411,7 | 157,2 | 537,1 | 1.107,8 | 792,2 | 2.287,5 | 1.618,8 | 1.550,1 | 10.163,3 |
| 302,6 | 198,0 | 104,2 | 138,1 | 0,0 | 6,6 | 0,0 | 13,4 | 0,0 | 0,0 | 1.356,2 |
| 2.684,5 | 2.892,2 | 2.471,5 | 763,6 | 1.540,7 | 2.579,3 | 1.447,4 | 2.684,6 | 2.200,8 | 1.649,1 | 25.989,8 |

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

investerings Vlaamse Gemeenschap

De haven van Gent

De Vlaamse Gemeenschap heeft tussen 1989 en 2000 iets meer dan 7,9 miljard BEF (195,84 miljoen €) geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 37 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2000 werd ongeveer 91 % van het jaar-budget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 2000)

| Project | 1989 | 1990 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Renovatie Insteekdok en Sifferdok | 5,6 | 0,0 |
| Uitbouw Petroleumdok | 231,9 | 272,2 |
| Renovatie Zuidekdok | 67,7 | 0,0 |
| Renovatie Noordekdok | 0,0 | 125,4 |
| Renovatie toegang Grootdok | 0,0 | 0,0 |
| Renovatie Rigakaai | 0,0 | 0,0 |
| Renovatie Port Arthurkaai | 0,0 | 0,0 |
| Kaaimuur Rodenhuisendok | 0,0 | 0,0 |
| Kluizendok | 0,0 | 0,0 |
| Zeekanaal naar Gent en Voorhaven | 21,5 | 1,8 |
| Moervaart | 0,0 | 0,0 |
| Baggerstortterrein en studies | 4,4 | 129,8 |
| Studies (nieuwe) zeesluis | 0,0 | 0,0 |
| Overige (kleinere werken en diversen) | 137,2 | 28,1 |
| Totaal Haven van Gent | 468,3 | 557,3 |

De haven van Zeebrugge

De Vlaamse Gemeenschap investeerde in de periode 1989-2000 10,3 miljard BEF (0,26 miljard €) in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Ongeveer 65,4 % van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.

Ook in 2000 werd een belangrijk gedeelte van het budget, bijna de helft (44,8 %) aangewend voor de uitbouw van het Wielingendok in de voorhaven. In 2000 werd bijna een kwart (24,2 %) besteed aan de aanleg van het Zuidelijk Insteekdok met bijhorende haventerreinen. Globaal daalde het investeringsbedrag met 76 miljoen BEF (1,88 miljoen €) of met 8,1 %.

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 2000)

| Project | 1989 | 1990 |
|--|--------------|--------------|
| <i>Voorhaven</i> | | |
| Afwerking Voorhaven (Raamcontract) | 199,0 | 548,8 |
| verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd | 0,0 | 0,0 |
| Beasac-projecten | 0,9 | 0,0 |
| Restauratie en werken Leopold II-dam | 0,0 | 0,0 |
| Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen) | 0,0 | 0,0 |
| Brittanniadok | 0,0 | 0,0 |
| Flanders Containerterminal | 0,0 | 0,0 |
| Aanleg Wielingendok | 0,0 | 0,0 |
| Verlenging OCHZ-terminal | 0,0 | 0,0 |
| Vaargeul oude zeesluis | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal Voorhaven</i> | <i>199,8</i> | <i>548,8</i> |
| <i>Achterhaven</i> | | |
| Werken Vandammesluis en vaargeul | 7,9 | 62,9 |
| Nieuwe Herdersbrug | 0,0 | 0,0 |
| Cast-terminal | 0,0 | 0,0 |
| Wegen- en spoorwegwerken | 0,0 | 0,0 |
| Bastennakenkade | 0,0 | 0,0 |
| Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal Achterhaven</i> | <i>7,9</i> | <i>62,9</i> |
| Overige (kleinere werken en diversen) | 724,1 | 240,8 |
| Totaal Haven van Zeebrugge | 931,9 | 852,5 |

haven Gent
haven Zeebrugge

| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totaal |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 78,1 | 74,9 | 18,1 | 0,1 | 0,0 | 58,8 | 63,9 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 305,2 |
| 129,0 | 667,9 | 15,6 | 81,2 | 144,3 | 218,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1.760,5 |
| 0,0 | 15,7 | 112,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,6 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | 203,2 |
| 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 128,8 |
| 308,9 | 0,0 | 230,3 | 216,3 | 11,9 | 23,2 | 0,7 | 26,2 | 5,0 | 12,0 | 834,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 229,9 | 0,0 | 3,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 239,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,4 | 0,1 | 51,0 | 0,0 | 1,6 | 59,1 |
| 0,0 | 0,0 | 5,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 4,9 | 0,0 | 12,1 |
| 3,8 | 0,0 | 5,8 | 0,0 | 544,0 | 477,6 | 635,1 | 388,1 | 247,1 | 595,3 | 2.896,7 |
| 41,3 | 30,3 | 15,5 | 22,1 | 23,9 | 5,7 | 223,7 | 31,5 | 158,1 | 23,7 | 599,2 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 4,1 |
| 15,8 | 0,0 | 0,0 | 12,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,6 | 0,0 | 167,4 |
| 0,0 | 0,0 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 31,7 | 0,0 | 11,5 | 0,0 | 50,2 |
| 156,1 | 146,3 | 86,6 | 0,0 | 71,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,9 | 636,2 |
| 736,5 | 935,1 | 496,0 | 562,5 | 795,3 | 795,0 | 961,1 | 506,6 | 431,3 | 651,8 | 7.896,7 |

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totaal |
|---------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| 201,7 | 0,0 | 0,0 | 151,4 | 1,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 52,3 | 1.154,8 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 15,3 | 0,0 | 0,0 | 15,3 |
| 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,7 |
| 135,6 | 84,2 | 0,0 | 22,5 | 85,1 | 1,3 | 137,2 | 13,0 | 9,8 | 25,9 | 514,6 |
| 23,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 49,3 | 26,4 | 0,0 | 10,8 | 0,0 | 110,1 |
| 0,0 | 28,0 | 0,0 | 7,3 | 27,8 | 9,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 72,9 |
| 589,5 | 802,3 | 622,9 | 525,0 | 140,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2.680,2 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 36,0 | 72,0 | 23,2 | 593,8 | 466,4 | 386,5 | 1.577,8 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 280,8 | 132,6 | 49,5 | 59,3 | 96,6 | 618,8 |
| 0,0 | 0,0 | 20,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,9 |
| 951,2 | 914,5 | 643,8 | 706,2 | 291,0 | 413,2 | 319,4 | 671,6 | 546,3 | 561,3 | 6.767,1 |
| 15,3 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 0,0 | 26,9 | 0,3 | 4,2 | 0,0 | 0,0 | 123,3 |
| 0,4 | 0,0 | 97,9 | 65,2 | 0,0 | 28,1 | 6,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 198,5 |
| 182,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 182,6 |
| 0,0 | 45,6 | 186,2 | 40,8 | 198,7 | 65,8 | 102,8 | 36,8 | 24,9 | 67,3 | 769,1 |
| 0,0 | 0,0 | 108,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 108,9 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 38,0 | 104,2 | 340,8 | 209,0 | 692,0 |
| 198,2 | 45,6 | 393,0 | 111,9 | 198,7 | 120,8 | 148,0 | 145,3 | 365,7 | 276,3 | 2.074,3 |
| 164,2 | 107,2 | 20,0 | 0,0 | 40,5 | 59,5 | 0,0 | 96,7 | 26,3 | 24,7 | 1.504,1 |
| 1.313,7 | 1.067,3 | 1.056,8 | 818,1 | 530,2 | 593,6 | 467,4 | 913,6 | 938,3 | 862,3 | 10.345,5 |

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

investerings Vlaamse Gemeenschap

De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse Gemeenschap reeds meer dan 4,9 miljard BEF (0,12 miljard €) geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 52 % van dit totaalbedrag werd besteed aan de "Beperkte Renovatie", die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok. Ook in 2000 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor de aanleg van een toeristische kaai.

Het Plassendaleproject werd in 2000 afgewerkt. In drie jaar tijd werd in het project ruim 468 miljoen BEF (11,60 miljoen €) geïnvesteerd. Het belangrijkste investeringsbedrag werd in 2000 besteed aan de voorbereiding van de bouw van de nieuwe havendammen.

Het jaar 2000 is het jaar waarin, op één na (1997), het meest werd geïnvesteerd in de haven van Oostende. Het geïnvesteerde bedrag nam in 2000 met bijna 61 miljoen BEF (1,51 miljoen €) toe tegenover 1999. Dit is een stijging van 10,2 %.

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2000 in mln BEF (in prijzen 2000)

| Project | 1989 | 1990 |
|--|--------------|--------------|
| <i>Beperkte renovatie</i> | | |
| Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok | 2,5 | 0,0 |
| Voorhaven | 133,6 | 85,6 |
| Aanleg toeristische kaai | 0,0 | 0,0 |
| Werken voor aanlegplaatsen ferries | 0,0 | 84,1 |
| Verdiepingswerken | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal beperkte renovatie</i> | <i>136,1</i> | <i>169,7</i> |
| <i>Eigenlijk renovatieprogramma</i> | | |
| Diepwaterkaai en Cockerillkaai | 0,0 | 0,0 |
| Hout- en Vlotdok | 0,0 | 0,0 |
| Vlotdok aanleg spoor | 0,0 | 0,0 |
| Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle | 0,0 | 0,0 |
| Andere wegenwerken | 0,0 | 0,0 |
| Studies | 2,6 | 6,1 |
| Zeesluis (ook nautische studies) | 0,0 | 0,0 |
| Plassendaleproject | 0,0 | 0,0 |
| Nieuwe havendammen | 0,0 | 0,0 |
| <i>Totaal eigenlijke renovatie</i> | <i>2,6</i> | <i>6,1</i> |
| Overige (kleinere werken en diversen) | 33,3 | 34,1 |
| Totaal Haven van Oostende | 172,0 | 209,9 |

haven Oostende

| 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | Totaal |
|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 193,8 | 42,3 | 0,0 | 186,3 | 358,9 | 320,7 | 184,8 | 200,9 | 173,2 | 76,6 | 1.739,9 |
| 0,0 | 0,0 | 31,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,9 | 0,0 | 255,8 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 160,8 | 0,0 | 81,6 | 95,0 | 337,4 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,2 | 0,0 | 16,8 | 105,1 |
| 140,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 140,2 |
| 334,0 | 42,3 | 31,7 | 186,3 | 358,9 | 320,7 | 345,6 | 205,1 | 259,7 | 188,4 | 2.578,5 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 49,4 | 205,7 | 68,4 | 131,1 | 6,1 | 47,5 | 508,1 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 38,2 | 0,0 | 4,3 | 0,0 | 0,0 | 42,5 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 52,3 | 52,3 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 248,6 | 0,0 | 56,4 | 0,0 | 305,0 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 1,5 |
| 3,3 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,3 | 0,0 | 20,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 210,4 | 1,2 | 47,9 | 0,0 | 4,1 | 0,0 | 0,0 | 263,6 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 206,1 | 257,1 | 5,3 | 468,5 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 362,6 | 362,6 |
| 3,3 | 0,0 | 0,0 | 212,8 | 50,6 | 291,8 | 317,3 | 346,7 | 326,0 | 467,7 | 2.024,7 |
| 101,3 | 13,6 | 66,3 | 44,1 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 33,2 | 9,9 | 0,2 | 336,8 |
| 438,6 | 55,9 | 98,0 | 443,2 | 410,1 | 612,5 | 662,9 | 585,1 | 595,6 | 656,3 | 4.940,0 |

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

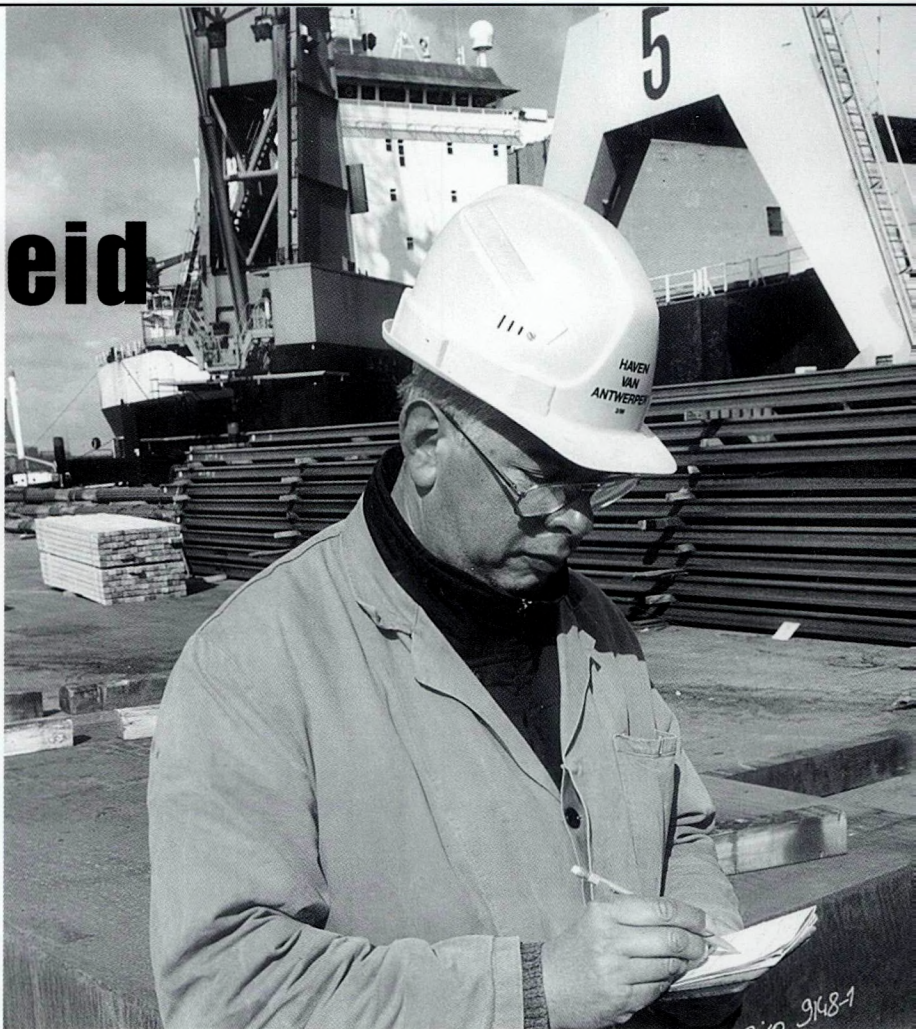


Foto: VHC

havenarbeid Antwerpen

Havenarbeid in de Vlaamse havens

Foto: VHC



Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in de vier Vlaamse havens. In de haven van Zeebrugge nam het contingent havenarbeiders toe. In Antwerpen, Gent en Oostende daarentegen daalde het aantal havenarbeiders. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2000⁶.

| Jaar | Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12 | Totaal contingent havenarbeiders (index) | Erkende havenarbeiders (A) | Kandidaat havenarbeiders (B) | Aantal (2) arbeidsongeschikte havenarbeiders |
|------|---|--|----------------------------------|------------------------------------|--|
| 1980 | 9.270 | 100 | 9.084 | 186 | 0 |
| 1981 | 9.196 | 99 | 8.496 | 700 | 0 |
| 1982 | 8.748 | 94 | 8.307 | 441 | 0 |
| 1983 | 8.469 | 91 | 8.153 | 316 | 0 |
| 1984 | 8.367 | 90 | 7.980 | 387 | 0 |
| 1985 | 8.449 | 91 | 7.774 | 675 | 0 |
| 1986 | 8.457 | 91 | 7.521 | 936 | 0 |
| 1987 | 8.013 | 86 | 7.110 | 903 | 0 |
| 1988 | 7.701 | 83 | 7.027 | 674 | 0 |
| 1989 | 7.337 | 79 | 6.888 | 449 | 0 |
| 1990 | 7.009 | 76 | 6.701 | 308 | 0 |
| 1991 | 7.170 | 77 | 6.428 | 742 | 0 |
| 1992 | 7.354 | 79 | 6.506 | 848 | 587 |
| 1993 | 7.029 | 76 | 6.554 | 475 | 533 |
| 1994 | 6.643 | 72 | 6.399 | 244 | 487 |
| 1995 | 6.367 | 69 | 6.251 | 116 | 481 |
| 1996 | 6.052 | 65 | 5.936 | 116 | 442 |
| 1997 | 5.820 | 63 | 5.741 | 79 | 446 |
| 1998 | 5.727 | 62 | 5.512 | 215 | 421 |
| 1999 | 5.764 | 62 | 5.352 | 412 | 413 |
| 2000 | 5.567 | 60 | 5.257 | 310 | 390 |

6 In het jaarverslag van 1995 is meer uitleg te vinden over de havenarbeid en terminologie.

Interpretatie

Havenarbeid is een complex gegeven. Statistieken over havenarbeid moeten daarom voorzichtig geïnterpreteerd worden. Bij de bespreking van de cijfergegevens over de havenarbeid zijn volgende opmerkingen van toepassing:

- De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat niet alle gegevens beschikbaar zijn voor elke haven, en omdat niet steeds dezelfde beroepscategorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.
- Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek “arbeidsongeschiedte havenarbeiders” afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het een belangrijk percentage van het totale contingent beslaat, werden deze gegevens bij de berekening van “gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar” niet opgenomen.
- In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenheidsarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden niet opgenomen.

Haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2000 telde het Algemeen Contingent 5.567 tewerkgestelde personen⁷.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totale aantal havenarbeiders, en zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zet zich verder in 2000. Het contingent havenarbeiders daalde met 197 eenheden (3,5 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg in 2000 met bijna 6 %. (+59.956 eenheden). Dit is de grootste procentuele stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd sinds 1984. In absolute cijfers was de stijging het grootst tussen 1983 en 1984 met een toename met 110.677 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 189 in 1999 tot 207 in 2000. Hierdoor komt dit gemiddelde op nagenoeg hetzelfde hoge peil van het 1998.

Het contingent magazijnarbeiders neemt in 2000 af met 73 tewerkgestelde personen (12 %). Ook het contingent fruitsorteerders daalt in 2000 met 1 eenheid (1 %). Het contingent vaklui stijgt echter met 32 personen. Dit is een toename met 4 %.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg in 2000 met bijna 5 %. De procentuele toename van het totaal aantal uitgevoerde taken is minder groot dan de procentuele toename van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders. Dit is toe te schrijven aan het feit dat het aantal uitgevoerde taken door het contingent magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders in 2000 minder snel steeg (+3 %) dan de toename van het aantal uitgevoerde taken door het contingent erkende havenarbeiders (+11 %).

Gedurende de periode 1980-2000 daalde het algemeen contingent met 3.703 tewerkgestelde personen (40 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2000 34 % lager (-541.292 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2000 bijna 21 % (-423.511 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2000 bijna één derde (32,9 %). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2000 117.781 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Evolutie van het contingent havenarbeiders voor de haven van Antwerpen (1980-2000, gegevens einde jaar)

| taal gepresteerde RSZ-taken (A)+(B) | Totaal gepresteerde taken (A)+(B) (index) | Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar(3) | Contingent magazijnarbeiders | Vaklui | Fruit sorteers-ters | Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart (1) | Alle gepreste-teerde RSZ-taken | Alle gepresteerde RSZ-taken 1980=100 | Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000) | Totale overslag excl. vloeibare bulk (index) |
|-------------------------------------|---|--|------------------------------|--------|---------------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|--|--|
| 1.613.105 | 100 | 174 | 198 | 828 | 0 | 10.296 | 2.020.771 | 100 | 62.961 | 100 |
| 1.605.786 | 100 | 175 | 529 | 902 | 0 | 10.627 | 2.013.516 | 100 | 62.554 | 99 |
| 1.530.130 | 95 | 175 | 480 | 949 | 0 | 10.177 | 1.931.016 | 96 | 62.143 | 99 |
| 1.452.526 | 90 | 172 | 462 | 971 | 0 | 9.902 | 1.855.685 | 92 | 60.170 | 96 |
| 1.563.203 | 97 | 187 | 437 | 1.076 | 0 | 9.880 | 2.017.454 | 100 | 68.628 | 109 |
| 1.515.891 | 94 | 179 | 363 | 1.157 | 0 | 9.969 | 1.990.129 | 98 | 68.329 | 109 |
| 1.385.519 | 86 | 164 | 318 | 1.099 | 0 | 9.874 | 1.840.461 | 91 | 64.279 | 102 |
| 1.332.449 | 83 | 166 | 328 | 1.033 | 0 | 9.374 | 1.747.504 | 86 | 66.621 | 106 |
| 1.390.476 | 86 | 181 | 310 | 1.072 | 0 | 9.083 | 1.804.242 | 89 | 74.252 | 118 |
| 1.336.347 | 83 | 182 | 309 | 1.093 | 0 | 8.739 | 1.764.610 | 87 | 72.185 | 115 |
| 1.384.598 | 86 | 198 | 393 | 1.041 | 0 | 8.443 | 1.832.165 | 91 | 76.142 | 121 |
| 1.362.931 | 84 | 190 | 547 | 922 | 24 | 8.663 | 1.819.268 | 90 | 75.762 | 120 |
| 1.246.898 | 77 | 184 | 619 | 905 | 35 | 8.913 | 1.665.506 | 82 | 76.712 | 122 |
| 1.187.271 | 74 | 183 | 642 | 833 | 40 | 8.544 | 1.587.089 | 79 | 74.450 | 118 |
| 1.184.183 | 73 | 192 | 667 | 800 | 33 | 8.143 | 1.581.804 | 78 | 79.838 | 127 |
| 1.141.233 | 71 | 194 | 742 | 830 | 44 | 7.983 | 1.561.776 | 77 | 82.512 | 131 |
| 1.060.256 | 66 | 189 | 828 | 797 | 35 | 7.712 | 1.499.321 | 74 | 79.466 | 126 |
| 1.076.774 | 67 | 200 | 788 | 815 | 91 | 7.514 | 1.544.307 | 76 | 82.773 | 131 |
| 1.111.469 | 69 | 209 | 802 | 822 | 89 | 7.440 | 1.647.561 | 82 | 90.305 | 143 |
| 1.011.857 | 63 | 189 | 705 | 796 | 71 | 7.336 | 1.522.287 | 75 | 86.440 | 137 |
| 1.071.813 | 66 | 207 | 632 | 828 | 70 | 7.097 | 1.597.260 | 79 | 96.492 | 153 |

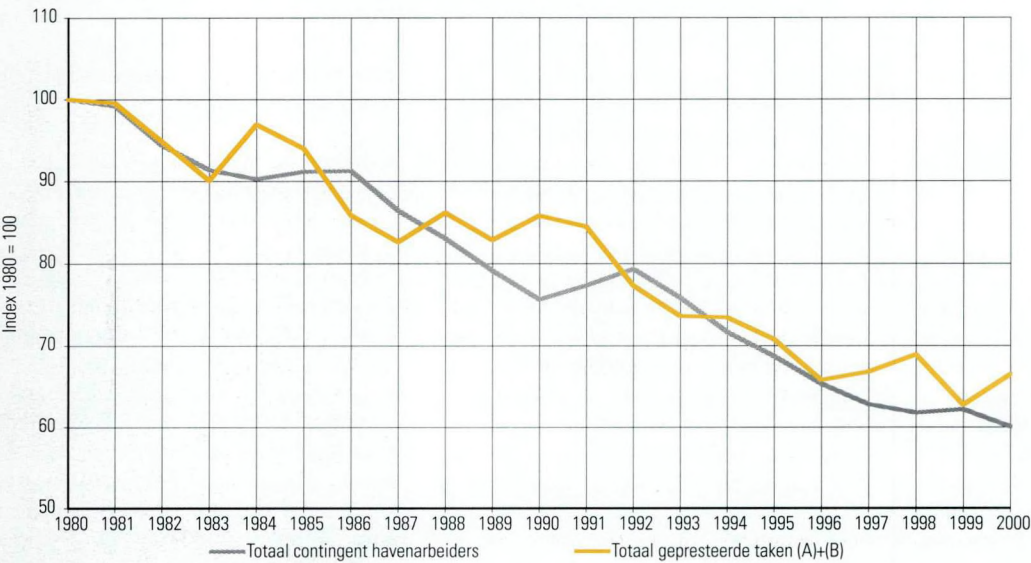
Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie
(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.
(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschiedte havenarbeiders opgegeven.
(3) De arbeidsongeschiedte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

7 Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden.

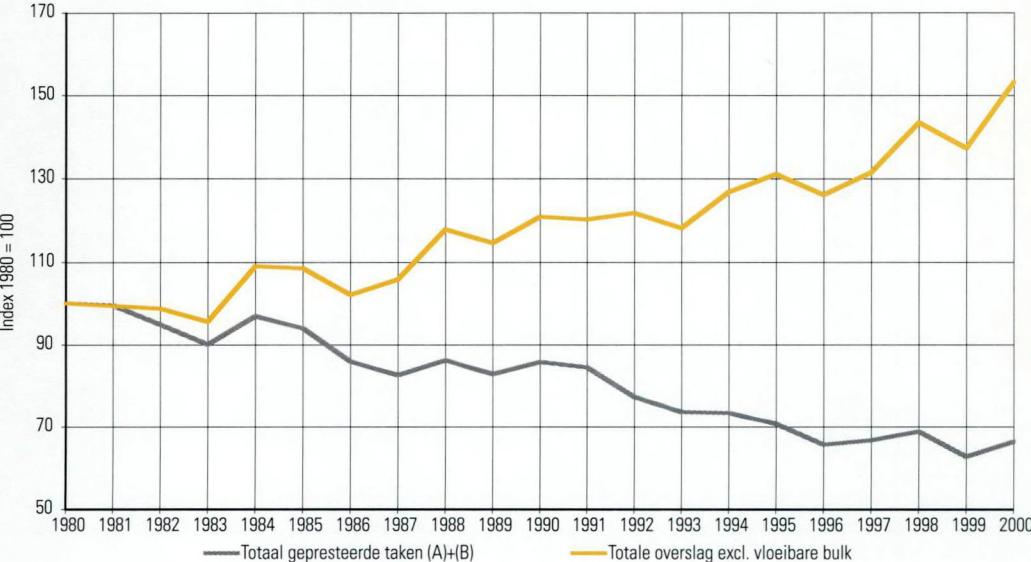
havenarbeid Antwerpen

De stijging van het aantal arbeidstaken is onder meer toe te schrijven aan de sterke stijging van het goederenverkeer in 2000. De containertrafiek, uitgedrukt in TEU, steeg met 12,9 % en de hoeveelheid behandelde stukgoederen steeg met 20,5 %. Na de forse afname van het stukgoed in 1999, komen de cijfers weer op het peil van 1998.

Haven van Antwerpen, evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen, gepresteerde taken versus overslag



| Jaar | Totaal contingent havenarbeiders op 01/01 |
|------|---|
| 1980 | 787 |
| 1981 | 809 |
| 1982 | 887 |
| 1983 | 925 |
| 1984 | 905 |
| 1985 | 881 |
| 1986 | 896 |
| 1987 | 908 |
| 1988 | 835 |
| 1989 | 796 |
| 1990 | 761 |
| 1991 | 738 |
| 1992 | 715 |
| 1993 | 706 |
| 1994 | 665 |
| 1995 | 565 |
| 1996 | 553 |
| 1997 | 541 |
| 1998 | 539 |
| 1999 | 525 |
| 2000 | 479 |

havenarbeid Gent

Haven van Gent

In de haven van Gent daalt het aantal havenarbeiders in 2000 met 46 eenheden of met 8,8 %. Voor het eerst in de periode 1980-2000 daalt het contingent havenarbeiders tot beneden het peil van 500 eenheden. Over de periode 1980-2000 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-2000. Na een stabilisatie gedurende de laatste jaren zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door in 2000. De daling in 2000 van het contingent havenarbeiders is op één na (1995) de grootste in de periode 1980-2000. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg in 2000 met 1.942 eenheden (+2,5 %). Het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider steeg met 18 eenheden van 151 in 1999 tot 169 in 2000, en bereikt hiermee terug het niveau van 1990. Tegenover 1999 is dit een groei van bijna 12 %. Deze grote groei is te verklaren doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg met 2,5 %, spijs een forse daling van het algemeen contingent havenarbeiders (-8,8 %). De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, steeg tussen 1999 en 2000 met 10,3 %.

Over de periode 1980-2000 daalde het algemeen contingent met 39 %⁸ of 308 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen. (gemiddeld met 4,8 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2000 daalt het contingent jaarlijks verder met 5,3 %. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoering van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Het aantal vaklui, kraanmannen en havenarbeiders markeerders steeg lichtjes in 2000. Sinds 1993 is er een dalend verloop van deze drie categorieën waar te nemen. De stabilisatie van die daling, die sinds 1999 was waar te nemen, zet zich in 2000 verder. Zo stijgt het aantal vaklui met 8 eenheden (+8,9 %), bij de havenarbeiders markeerders komt er 1 persoon bij (+1,7 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders nam toe met 6 personen (+6,5 %).

De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeers­toename tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal

gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen. In 2000 stabiliseert het aantal arbeidstaken zich op het peil van 1999.



Foto: VHC

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2000, gegevens begin van het jaar)

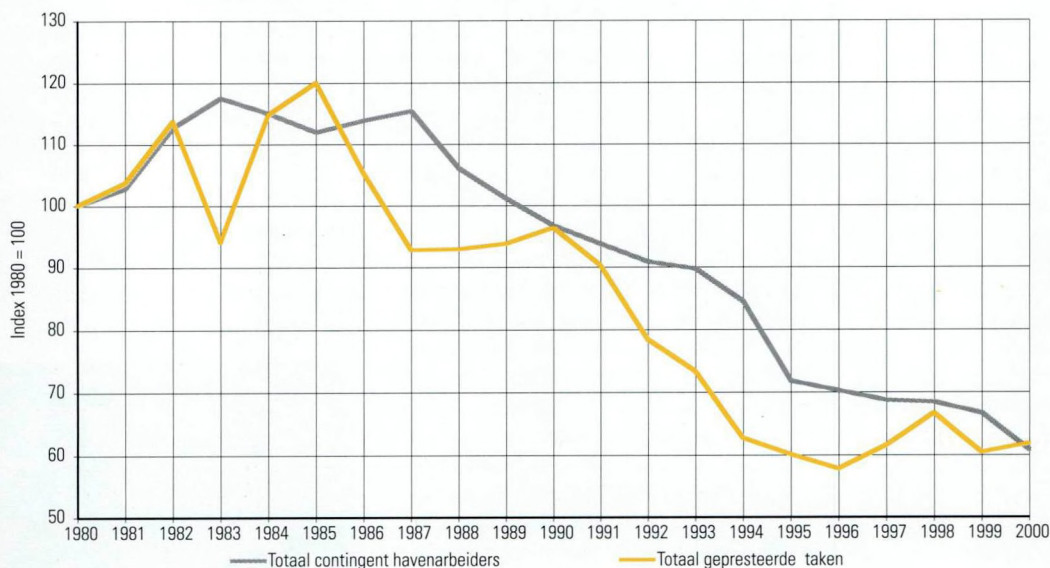
| Totaal contingent havenarbeiders (index) | Totaal gepresteerde taken | Totaal gepresteerde taken (index) | Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar | Vaklui (1) | Kraanmannen-havenarbeiders (2) | Havenarbeiders-markeerders (3) | Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart | Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000) | Totale overslag excl. vloeibare bulk (index) |
|--|---------------------------|-----------------------------------|---|------------|--------------------------------|--------------------------------|---|--|--|
| 100 | 131.095,0 | 100 | 167 | 0 | 0 | n.b. | 787 | 16.511 | 100 |
| 103 | 135.914,0 | 104 | 168 | 0 | 0 | n.b. | 809 | 17.466 | 106 |
| 113 | 149.096,0 | 114 | 168 | 0 | 0 | n.b. | 887 | 21.014 | 127 |
| 118 | 123.264,5 | 94 | 133 | 0 | 0 | n.b. | 925 | 21.435 | 130 |
| 115 | 150.460,0 | 115 | 166 | 0 | 0 | n.b. | 905 | 24.554 | 149 |
| 112 | 157.295,5 | 120 | 179 | 0 | 0 | n.b. | 881 | 24.198 | 147 |
| 114 | 137.957,0 | 105 | 154 | 190 | 0 | n.b. | 1.086 | 21.834 | 132 |
| 115 | 121.601,5 | 93 | 134 | 187 | 0 | n.b. | 1.095 | 22.339 | 135 |
| 106 | 121.772,5 | 93 | 146 | 178 | 0 | n.b. | 1.013 | 22.361 | 135 |
| 101 | 122.903,5 | 94 | 154 | 171 | 0 | n.b. | 967 | 21.044 | 127 |
| 97 | 126.292,5 | 96 | 166 | 119 | 0 | n.b. | 880 | 21.501 | 130 |
| 94 | 118.356,5 | 90 | 160 | 117 | 38 | 94 | 987 | 23.295 | 141 |
| 91 | 102.737,0 | 78 | 144 | 125 | 51 | 83 | 974 | 20.781 | 126 |
| 90 | 96.145,0 | 73 | 136 | 119 | 52 | 74 | 951 | 20.116 | 122 |
| 84 | 82.234,0 | 63 | 124 | 111 | 50 | 69 | 895 | 21.876 | 132 |
| 72 | 78.734,0 | 60 | 139 | 99 | 38 | 69 | 771 | 20.050 | 121 |
| 70 | 75.692,5 | 58 | 137 | 91 | 47 | 60 | 751 | 19.626 | 119 |
| 69 | 80.691,0 | 62 | 149 | 85 | 54 | 62 | 742 | 21.187 | 128 |
| 68 | 87.489,5 | 67 | 162 | 86 | 46 | 58 | 729 | 21.534 | 130 |
| 67 | 79.200,0 | 60 | 151 | 90 | 46 | 59 | 720 | 21.795 | 132 |
| 61 | 81.142,0 | 62 | 169 | 98 | 49 | 60 | 686 | 24.039 | 146 |

Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie
(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid.
(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven.
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

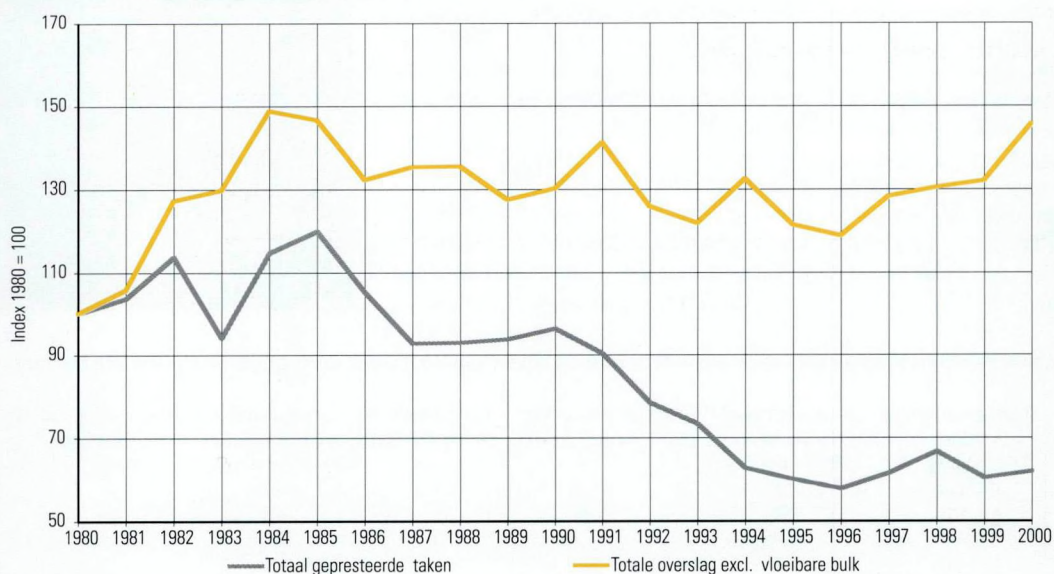
8 Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.

havenarbeid Gent

Haven van Gent, evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent, gepresteerde taken versus overslag



Haven van Brugge/Zeebrugge

In tegenstelling tot de havens van Gent en Oostende stijgt het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge in 2000. Het contingent havenarbeiders neemt in 2000 zelfs toe met 11 % (108 eenheden). Tegenover 1998 bedraagt de stijging zelfs 30 %. Voor het eerst in de geschiedenis van de haven steeg het algemeen contingent havenarbeiders boven de 1.000 eenheden. Ook het aantal arbeidstaken is fors gestegen: 238.235 in 2000 tegenover 201.834 in 1999, of een toename met 18 % (+ 36.401). Hiermee wordt het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde taken bereikt sinds 1980. Door de sterkere toename van het aantal gepresteerde arbeidstaken tegenover de stijging van het contingent, steeg het

gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met meer dan 6 % tussen 1999 en 2000. Het gemiddelde bedraagt nu 221 tegenover 208 in 1999 (+13).

Tot en met 1995 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. In de periode 1996-1998 daalde het aantal om in 1999 terug het peil van 1995 te bereiken. In 2000 steeg het contingent verder en bereikte, met een contingent van 1.080 havenarbeiders, voor het eerst de kaap van 1.000 eenheden. Tegenover 1980 is dit meer dan een verdrievoudiging. Het totale aantal havenarbeiders nam in de periode 1980-2000 toe van 327 tot 1.080 eenheden. De gemiddelde jaarlijkse stijging in die periode bedraagt 6,2 %.

De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2000 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals auto- en fruittrafieken, leidden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzevenvoudigde bijna in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 9,9 %. De overslagactiviteiten verviervoudigden bijna tussen 1980 en 2000 (gemiddelde jaarlijkse groei 6,7 %). Tijdens die periode was 2000 eveneens het topjaar inzake het aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.

9 En dit ondanks het feit dat het Algemeen Contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.

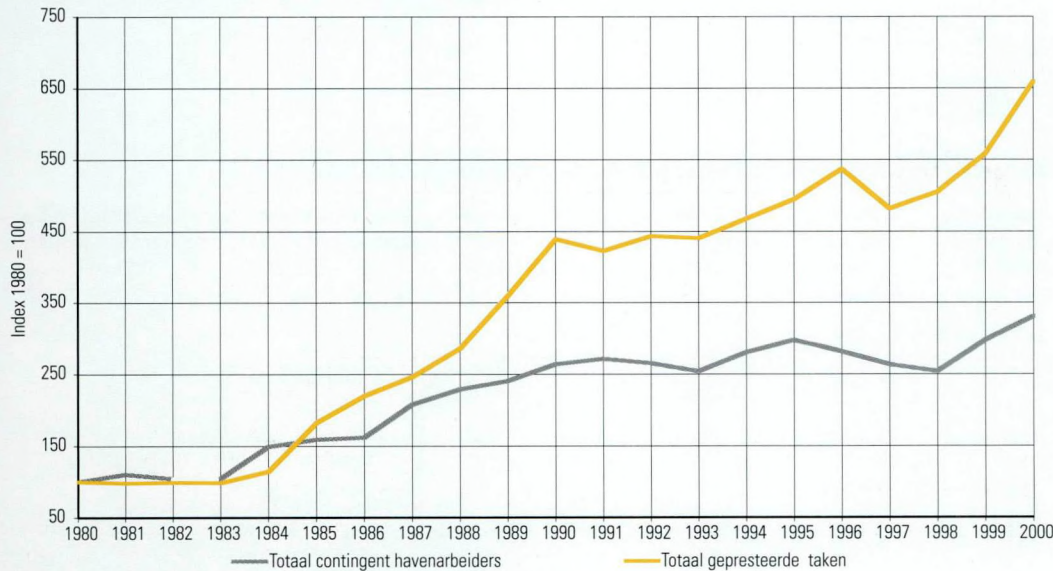
Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2000, gegevens einde van het jaar)

| Jaar | Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1) | Totaal contingent havenarbeiders (index) | Totaal gepresteerde RSZ-taken (2) | Totaal gepresteerde taken (index) | Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar | Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000) | Totale overslag excl. vloeibare bulk (index) |
|------|---|--|-----------------------------------|-----------------------------------|---|--|--|
| 1980 | 327 | 100 | 36.162 | 100 | 111 | 8.677 | 100 |
| 1981 | 361 | 110 | 35.508 | 98 | 98 | 8.292 | 96 |
| 1982 | 342 | 105 | 35.864 | 99 | 105 | 8.123 | 94 |
| 1983 | 341 | 104 | 35.712 | 99 | 105 | 9.434 | 109 |
| 1984 | 488 | 149 | 41.313 | 114 | 85 | 11.292 | 130 |
| 1985 | 520 | 159 | 66.077 | 183 | 127 | 13.350 | 154 |
| 1986 | 530 | 162 | 79.549 | 220 | 150 | 14.157 | 163 |
| 1987 | 679 | 208 | 88.986 | 246 | 131 | 15.618 | 180 |
| 1988 | 748 | 229 | 103.382 | 286 | 138 | 16.685 | 192 |
| 1989 | 786 | 240 | 130.057 | 360 | 165 | 21.637 | 249 |
| 1990 | 862 | 264 | 158.725 | 439 | 184 | 25.771 | 297 |
| 1991 | 887 | 271 | 152.744 | 422 | 172 | 26.114 | 301 |
| 1992 | 866 | 265 | 160.267 | 443 | 185 | 28.502 | 328 |
| 1993 | 830 | 254 | 159.385 | 441 | 192 | 26.534 | 306 |
| 1994 | 917 | 280 | 169.076 | 468 | 184 | 27.968 | 322 |
| 1995 | 973 | 298 | 178.779 | 494 | 184 | 25.407 | 293 |
| 1996 | 921 | 282 | 194.215 | 537 | 211 | 23.688 | 273 |
| 1997 | 860 | 263 | 174.181 | 482 | 203 | 27.265 | 314 |
| 1998 | 830 | 254 | 182.510 | 505 | 220 | 28.482 | 328 |
| 1999 | 972 | 297 | 201.834 | 558 | 208 | 30.411 | 350 |
| 2000 | 1.080 | 330 | 238.235 | 659 | 221 | 31.884 | 367 |

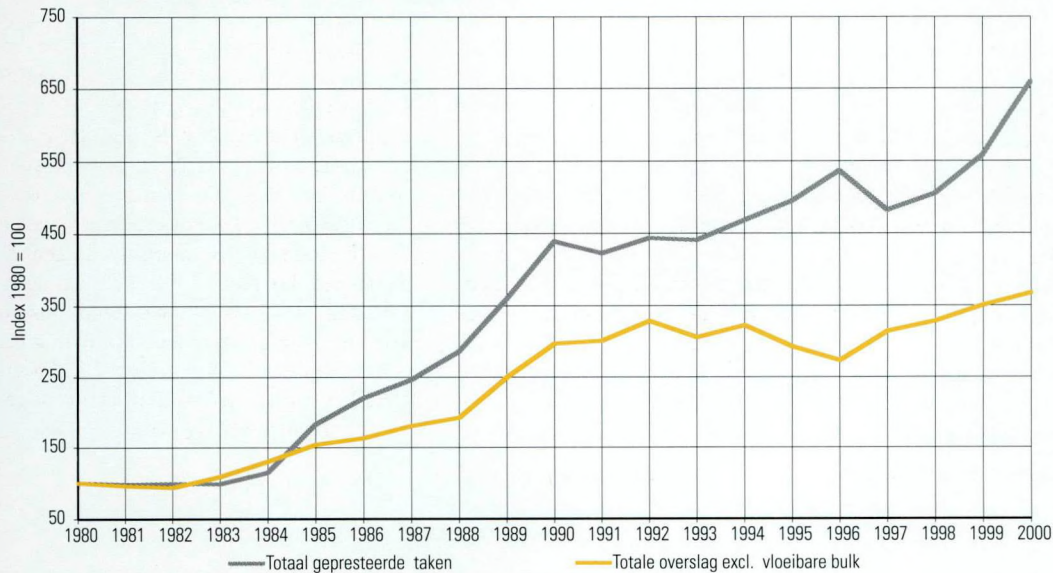
Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

- (1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende j
(2) Tot en met 1995 gat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken.

Haven van Zeebrugge, evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge, gepresteerde taken versus overslag



Haven van Oostende

In 2000 daalt het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende slechts met één eenheid (ongeveer -2,5 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 2000 zelfs met bijna 14 % ten opzichte van 1999 of met een totaal van 829 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is echter niet in verhouding tot de forse toename van het maritieme verkeer, dat tussen 1999 en 2000 met meer dan 39 % toenam. Het grote verschil tussen het groei-cijfer van het maritieme verkeer en dat van het aantal gepresteerde arbeidstaken is te verklaren door het grote aandeel van bege-leide vracht in de haven van Oostende. Dat het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt niettegenstaande de daling van het alge-meen contingent havenarbeiders is te verklaren door een onderbenutting van de beschikbare capaciteit in de voorbije jaren.

Voor de haven van Oostende zijn alle gege-vens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2000. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbei-ders met 15 eenheden of bijna 28 % (gemid-delde jaarlijkse daling 3,1 %). Het aantal arbeidstaken ligt in 2000 echter 1.703 eenheden hoger dan in 1990 (+33 % tegen-over 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991 was het gemiddelde immers 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 2000 wordt hierin, na 1999, een nieuw maximum bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 171 taken per havenarbeider. Dit gemid-delde ligt ook beduidend hoger dan dat van 1999: 171 taken in 2000 tegenover 147 taken in 1999, of een groei van meer dan 16 %. De goede prestatie in 2000 inzake het aantal arbeidstaken per havenarbeider is vooral te danken aan het hoge aantal arbeidstaken, als gevolg van de start van

Ferryways in februari en als gevolg van het verhogen van het aantal afvaarten door Trans Europe Shipping Line.

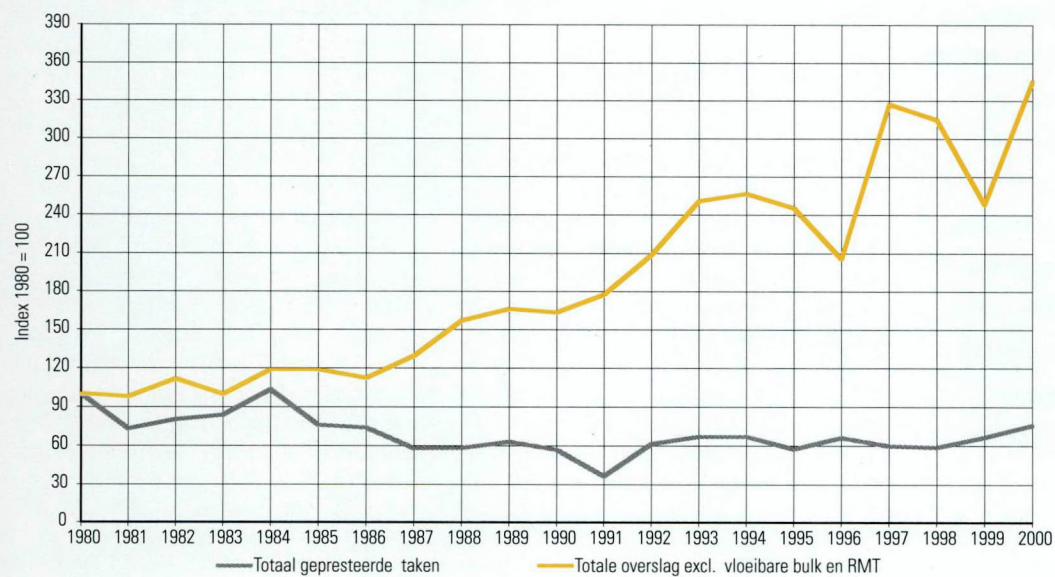
Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gege-vens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activitei-ten immers stopgezet. Deze werden gedeel-telijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activitei-ten. Deze worden nu gedeeltelijk verder gezet door Trans Europe Shipping Line.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Oostende (1980-2000)

| Jaar | Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 | Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100 | Totaal gepresteerde taken | Totaal gepresteerde taken (index) | Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar | Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT | Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index) |
|------|---|--|---------------------------|-----------------------------------|---|---|---|
| 1980 | n.b. | n.b. | 9.034,5 | 100 | n.b. | 1.240.653 | 100 |
| 1981 | n.b. | n.b. | 6.601,0 | 73 | n.b. | 1.208.658 | 97 |
| 1982 | n.b. | n.b. | 7.252,0 | 80 | n.b. | 1.380.910 | 111 |
| 1983 | n.b. | n.b. | 7.569,5 | 84 | n.b. | 1.232.915 | 99 |
| 1984 | n.b. | n.b. | 9.342,0 | 103 | n.b. | 1.468.725 | 118 |
| 1985 | n.b. | n.b. | 6.863,5 | 76 | n.b. | 1.468.496 | 118 |
| 1986 | n.b. | n.b. | 6.681,5 | 74 | n.b. | 1.387.379 | 112 |
| 1987 | n.b. | n.b. | 5.244,0 | 58 | n.b. | 1.602.003 | 129 |
| 1988 | n.b. | n.b. | 5.268,0 | 58 | n.b. | 1.944.944 | 157 |
| 1989 | n.b. | n.b. | 5.695,5 | 63 | n.b. | 2.057.201 | 166 |
| 1990 | 55 | 100 | 5.135,0 | 57 | 93 | 2.023.821 | 163 |
| 1991 | 55 | 100 | 3.294,5 | 36 | 60 | 2.198.079 | 177 |
| 1992 | 54 | 98 | 5.539,5 | 61 | 103 | 2.583.714 | 208 |
| 1993 | 50 | 91 | 6.048,0 | 67 | 121 | 3.103.420 | 250 |
| 1994 | 49 | 89 | 6.046,5 | 67 | 123 | 3.176.542 | 256 |
| 1995 | 49 | 89 | 5.186,5 | 57 | 106 | 3.034.880 | 245 |
| 1996 | 49 | 89 | 5.985,0 | 66 | 122 | 2.545.000 | 205 |
| 1997 | 47 | 85 | 5.409,0 | 60 | 115 | 4.053.000 | 327 |
| 1998 | 42 | 76 | 5.308,0 | 59 | 126 | 3.899.000 | 314 |
| 1999 | 41 | 75 | 6.009,0 | 67 | 147 | 3.071.000 | 248 |
| 2000 | 40 | 73 | 6.838,0 | 76 | 171 | 4.277.000 | 345 |

Bron: Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

havenarbeid Oostende

Haven van Oostende, evolutie gepresteerde taken**Haven van Oostende, gepresteerde taken versus overslag**

Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens



In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse havens besproken in de periode 1991-1999.

Het is gebaseerd op de jaarlijkse studies van het economisch belang van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende van de Nationale Bank van België (NBB)¹⁰. In 1999 bedroeg de totale toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, maar liefst 370,3 miljard BEF (9,18 miljard €). In deze havens werden in datzelfde jaar 94.513 personen tewerkgesteld en werd er 76,4 miljard BEF (1,89 miljard €) geïnvesteerd.

Definities

De studies van het economisch belang van de havens worden voor Antwerpen en Gent gemaakt sinds 1985 en voor de havens van Zeebrugge en Oostende sinds 1991. In dit deel wordt de evolutie in de vier Vlaamse havens besproken van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de periode 1991-1999. Vermits de ondernemingen die de neerleggingsverplichting hebben, d.w.z. hun jaarrekening van het boekjaar moeten neerleggen uiterlijk vóór eind juli van het jaar daarna, zijn de gegevens van 2000 slechts bekend in de tweede helft van 2001. Daardoor eindigt de onderzochte periode met het jaar 1999.

De toegevoegde waarde is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De som van de Bruto Toegevoegde Waarde van alle ondernemingen en de overheid samen is gelijk aan het Bruto Binnenlands Product (BBP)¹¹. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. Dit is noch tegen factorkosten, noch tegen marktprijzen¹². Het benadert wel sterk de factorkosten met die uitzondering dat er nog een klein gedeelte indirecte belastingen in begrepen zijn. Deze indirecte belastingen bevatten onder andere de accijnzen. De BTW is er wel uit¹³.

¹⁰ Het is tevens een actualisering van een studie van het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens, uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie in 1998: "Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economisch belang van de Vlaamse zeehavens".

¹¹ Bij het BBP zijn de afschrijvingen inbegrepen. Ze worden aldus niet beschouwd als een input. Indien het BBP verminderd wordt met de afschrijvingen bekomt men het Netto Binnenlands Product.

¹² In deze marktprijzen zijn ook de indirecte belastingen (BTW en accijnzen), die de ondernemingen moeten betalen aan de overheid inbegrepen. De subsidies die de ondernemingen ontvangen van de overheid zijn echter niet inbegrepen. Door van het BBP tegen marktprijzen de indirecte belastingen af te trekken en de subsidies toe te voegen bekomt men het BBP tegen factorkosten.

¹³ De berekening omvat de volgende posten uit de resultatenrekening van de jaarrekeningen:

+ personeelskosten (rubriek 62) + afschrijvingen (rubriek 630) + andere kosten (rubrieken 631/4; 635/7; 640/8 minus rubriek 649) +/- bedrijfsresultaat (rubriek 70/64 of 64/70) - exploitatiesubsidies (rubriek 740).

De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid; de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toegerekende afschrijvingen van de overheid.

De **werkgelegenheid** wordt in de statistieken niet steeds op dezelfde wijze weergegeven. De cijfers van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid drukken steeds het aantal tewerkgestelden uit, ongeacht of deze personen al dan niet een voltijdse betrekking uitoefenen. De tewerkstellingscijfers van de private sector in de diverse studies van de NBB zijn de optelling van de cijfergegevens die terug te vinden zijn in de jaarrekeningen van de individuele ondernemingen. In deze jaarverslagen van de individuele ondernemingen worden de gegevens over werkgelegenheid - afhankelijk van de onderneming - ofwel vermeld in voltijdse arbeidsequivalenten ofwel in aantal effectieven.

In de studies van de NBB over de havens van Antwerpen en Oostende zijn ook de "losse havenarbeiders" vermeld. Het betreft hier in feite het aantal havenarbeiders¹⁴ die door andere sectoren dan de goederenbehandelaars worden ingehuurd. In de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de havenarbeiders allen opgenomen bij de sector "goederenbehandelaars", gezien ze in deze havens enkel en alleen in deze sector worden tewerkgesteld.

De **investeringen** die berekend worden in de studies van de NBB zijn voor de private ondernemingen enkel de nieuwe investeringen in materiële vaste activa (rubriek 816 uit de jaarrekening), met aftrek van vaste activa verworven van derden (berekend uit rubriek 829)¹⁵. Het zijn dus de netto investeringen. Bij de bruto investeringen zijn ook de afschrijvingen inbegrepen.

De overheidsinvesteringen omvatten de uitgaven voor infrastructuur en voor nieuwe overheidsgebouwen. De NBB vraagt deze gegevens per instelling op.

De cijfers van de overheidsinvesteringen in dit hoofdstuk wijken af van deze die vermeld worden in het hoofdstuk "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse

havens" in dit jaarverslag. In het huidige hoofdstuk omvatten de cijfers de investeringen van alle overheden in het door de NBB gedefinieerde havengebied. In "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" worden enkel de investeringen van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap) besproken en niet enkel de investeringen in de havens, maar ook die in hun toegangswegen. Bovendien is de definiëring van het havengebied hier niet gelijk aan deze van de NBB.

De samenstelling van de drie onderzochte sectoren (havendiensten, havenindustrie en publieke sector) ziet er in de vier havens bijna volledig hetzelfde uit. Er zijn wel enkele verschillen in de samenstelling tussen de vier havenzones. Enerzijds zijn in een havenzone niet steeds dezelfde aard van bedrijven aanwezig. Anderzijds werd een aantal deelsectoren niet op dezelfde wijze opgenomen in de vier studies van de NBB. Hierna worden de samenstelling en de verschillen weergegeven die er zijn in de vier studies.

De havendiensten:

- de scheepsagenten en expediteurs inclusief de distributiebedrijven;
- de goederenbehandelaars: in de studies over de havens van Gent en Brugge-Zeebrugge zijn de losse havenarbeiders in deze deelcomponent inbegrepen voor de berekening van de toegevoegde waarde en de tewerkstelling. In de studies over de havens van Antwerpen en Oostende zijn de losse havenarbeiders als een afzonderlijke deelcomponent terug te vinden onder de havendiensten;
- de zeevaart- en binnenvaartrederijen;
- de invoer-, uitvoer- en tankopslagbedrijven;
- de wegvervoerbedrijven;
- de overige diensten zoals kuipers en schoorders, bergingsbedrijven, reinigings- en ontsmettingsbedrijven, bunkerfirma's, coördinatiecentra en verzelfstandigde afdelingen, enz.

Bij de havendiensten is de selectie naargelang van de aard van de activiteit gebeurd op basis van een verschillend criterium. Voor bepaalde activiteiten geldt enkel het geografische criterium; d.w.z. gelegen zijn in het geografisch afgebakende havengebied; Het

zuiver geografische criterium is van toepassing op de goederenbehandelaars, de in- en uitvoerbedrijven en de basis van een combinatie van het geografische en het functionele criterium, d.w.z. dat de strikt geografische afbakening niet op alle bedrijven, die een duidelijk havengebonden karakter hebben, toepasbaar is. Deze vestigingen van deze bedrijven moeten wel gelegen zijn in de stad, waarmee de haven verbonden is.

De havenindustrie:

Dit is de verzameling van alle vestigingen (maatschappelijke zetels + exploitatiezetels) die een industriële activiteit uitoefenen in het gedefinieerde havengebied. De industriële activiteiten die terug te vinden zijn in de havenzones zijn:

- de petroleumindustrie;
- de chemie en petrochemie;
- de scheepsbouw en de scheepsherstelling;
- de automobiellindustrie;
- de andere havenindustrie: in de studie van de haven van Antwerpen zit de energiesector begrepen in deze deelcomponent. In de studie van de haven van Zeebrugge is dit een aparte deelcomponent;
- de metaalverwerkende nijverheid (havens van Gent en Brugge-Zeebrugge);
- de voedingsnijverheid (de havens van Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende). In de studie over de haven van Oostende is deze component nog opgesplitst in "voeding-visverwerking" en "voeding-ander". In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de visverwerking inbegrepen;
- de elektronica (haven van Brugge-Zeebrugge);
- de visserij (havens van Zeebrugge en Oostende);
- de bouw- en betonindustrie (haven van Brugge-Zeebrugge).

De publieke sector:

- de federale, gewestelijke en provinciale betrokken overheden zoals: de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de Douane en Accijnzen, de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, ...
- de betrokken stedelijke diensten zoals: de Havenpolitie, de Havenbrandweer en het betrokken gemeentelijke havenbedrijf. In de studie over de haven van Brugge-Zeebrugge is de MBZ afzonderlijk

¹⁴ Dit aantal "losse havenarbeiders" wordt bekomen door het aantal uitgevoerde taken te delen door het gemiddeld aantal uitgevoerde taken per havenarbeider in het betreffende jaar.

¹⁵ Het zijn zowel vervangings- als uitbreidingsinvesteringen.

definities toegevoegde waarde

vermeld en de stedelijke diensten zijn ondergebracht bij de federale, gewestelijke en provinciale diensten;

- de NMBS (goederenvervoer);
- De Zeemacht (in de studies over de havens van Brugge-Zeebrugge en Oostende).

In de studie over de haven van Oostende zijn de algemene statistische gegevens van de publieke sector niet opgesplitst over de verschillende diensten. Er is steeds enkel een globaal cijfer beschikbaar voor de publieke sector.

De noodzakelijke gegevens voor de diverse instellingen uit de publieke sector worden door elk van deze instellingen afzonderlijk overgemaakt aan de NBB.

Zoals reeds vermeld, is de gegevensverzameling voor de bedrijven uit de private sector gebeurd aan de hand van de gepubliceerde jaarverslagen. Dus in principe zijn hier enkel de gegevens van ondernemingen opgenomen die onderworpen zijn aan de neerleggingsverplichting van jaarrekeningen (verkorte en volledige publicatieplicht). Zelfstandigen en bepaalde personenvennootschappen die niet onderworpen zijn aan deze neerleggingsverplichting, zijn niet opgenomen in deze studies. De opgenomen cijfers hebben steeds betrekking op dat gedeelte dat in de jaarrekeningen toewijsbaar is aan specifieke havengebonden dien-

sten of industriële activiteiten gelokaliseerd in havengebieden. De financiële- en verzekeringssector en andere dienstenactiviteiten die ook gedeeltelijk voor de havensector werken, zijn buiten het onderzoek gelaten.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. De Bruto Toegevoegde Waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid, de betaalde huur voor overheidsgebouwen en de afschrijvingen en toeerekende afschrijvingen van de overheid.

Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd (70 % in 1999). De havendiensten en de overheid zijn elk goed voor respectievelijk 24 % en 6 %. Deze verdeling is echter verschillend van haven tot haven.

In Antwerpen is de industrie het belangrijkste met een aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde van 68 %. In Gent is de industrie in verhouding nog belangrijker met een aandeel van 85 % (hierbij heeft de plaatselijke staalindustrie alleen al een aandeel van 25 %). De industrie is verhoudingsgewijs iets minder belangrijk in Zeebrugge en Oostende (51 resp. 52 %). In deze havens is het aandeel van de overheid relatief groot (resp. 15 en 23 %).

Het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in Zeebrugge (34 %), gevolgd door Antwerpen (27 %), Oostende (25 %) en Gent (13 %). Het aandeel van de publieke sector in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in de haven van Oostende (23 %). In Antwerpen, Gent en Zeebrugge bedraagt dit aandeel respectievelijk 5 %, 2 % en 15 %. In de industriehavens Antwerpen en Gent is het aandeel van de publieke sector relatief gering.

De Vlaamse havens hebben elk een verschillend aandeel in het geheel van de gerealiseerde toegevoegde waarde, afhankelijk van diverse factoren (trafiestructuur, industriële structuur). De haven van Antwerpen heeft het grootste aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde (66 %), gevolgd door

Gent met een aandeel van 25 %. Zeebrugge en Oostende hebben een aandeel van 8 % resp. 2 %. Het grote aandeel van Antwerpen en Gent hangt samen met hun functie als industriehaven.

In de periode 1991-1999 steeg de totale toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens samen van 324,5 miljard BEF (8,04 miljard €) tot 370,3 BEF (9,18 miljard €). De gemiddelde jaarlijkse toename van de toegevoegde waarde bedraagt in die periode 1,7 %. Het aandeel van de industrie steeg van 213,2 miljard BEF (5,29 miljard €) in 1991 tot 260,6 miljard BEF (6,46 miljard €) in 1999. Dit is een gemiddelde jaarlijkse stijging van 2,5 %. Hieruit blijkt dat de industrie haar aandeel in de toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens vergroot. De toegevoegde waarde van de publieke sector steeg lichtjes van 17,5 miljard BEF (433,81 miljoen €) in 1991 tot 20,5 miljard BEF (508,18 miljoen €) in 1999 of een gemiddelde jaarlijkse toename van 2,0 %. De bijdrage van de havendiensten van alle Vlaamse havens samen in de realisatie van de toegevoegde waarde daalde daarentegen van 93,8 miljard BEF (2,33 miljard €) in 1991 tot 89,2 miljard BEF (2,21 miljard €) in 1999. Dit is een gemiddelde jaarlijkse afname van 1,0 %.

Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in Antwerpen en Oostende nam fors toe in de periode 1991-1999: respectievelijk van 61,1 % tot 67,9 % en van 44,9 % tot 51,7 %. Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in de haven van Gent daarentegen blijft zeer hoog (ongeveer 85 %), terwijl in Zeebrugge het aandeel daalt van 61,0 % in 1991 tot 51,1 % in 1999.

Het aandeel van de publieke sector daalt lichtjes in Antwerpen en in Gent (respectievelijk van 5,3 % tot 5,2 % en van 2,8 % tot 2,0 %) terwijl het in Zeebrugge en in Oostende toeneemt (respectievelijk van 11,2 % tot 15,3 % en van 12,4 % tot 23,3 %). De toename is dus het sterkst in Oostende.

Het aandeel van de havendiensten daalt tussen 1991 en 1999 in Antwerpen, Oostende en Gent (respectievelijk van 33,6 % tot 26,9 %, van 42,7 % tot 25,0 % en van 14,9 % tot 13,3 %). De forse daling in Oostende is toe te schrijven aan het stopzetten van de activiteiten van de RMT. In Zeebrugge steeg het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde van 27,7 % tot 33,6 %.



Foto: VHC

toegevoegde waarde

Kerncijfers voor de Vlaamse havens voor de periode 1991-1999

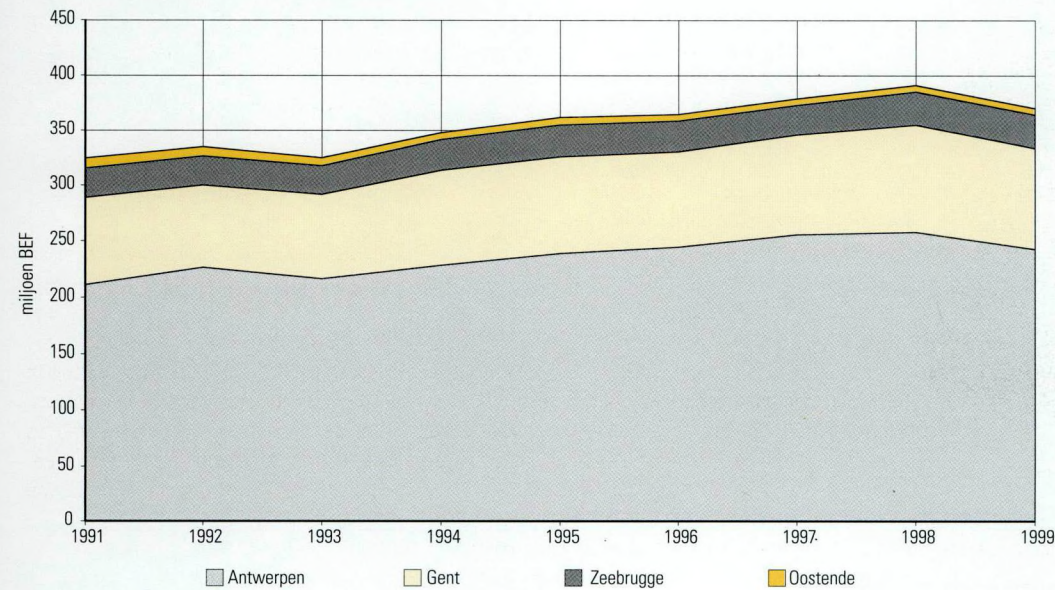
| Antwerpen - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | | Gent - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | |
|--------------------------------------|---------------|-----------|-----------------|--------|---------------------------------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
| 1991 | 71,0 | 129,1 | 11,2 | 211,3 | 1991 | 11,6 | 63,8 | 2,2 | 77,6 |
| 1992 | 71,5 | 143,5 | 11,8 | 226,8 | 1992 | 11,2 | 60,0 | 2,1 | 73,3 |
| 1993 | 69,3 | 135,6 | 11,9 | 216,8 | 1993 | 11,1 | 61,6 | 2,0 | 74,7 |
| 1994 | 71,9 | 144,5 | 12,1 | 228,5 | 1994 | 11,7 | 71,3 | 2,0 | 85,0 |
| 1995 | 69,1 | 157,2 | 12,8 | 239,1 | 1995 | 12,0 | 72,8 | 2,0 | 86,8 |
| 1996 | 65,8 | 165,7 | 13 | 244,5 | 1996 | 12,0 | 71,8 | 2,1 | 85,9 |
| 1997 | 66,4 | 176,2 | 13 | 255,6 | 1997 | 14,4 | 74,0 | 1,9 | 90,3 |
| 1998 | 64,6 | 180,6 | 12,7 | 257,9 | 1998 | 14,5 | 80,6 | 2,1 | 97,2 |
| 1999 | 65,3 | 164,7 | 12,6 | 242,6 | 1999 | 12,1 | 77,1 | 1,8 | 91,0 |

| Zeebrugge - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | | Oostende - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | |
|--------------------------------------|---------------|-----------|-----------------|--------|-------------------------------------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
| 1991 | 7,4 | 16,3 | 3,0 | 26,7 | 1991 | 3,8 | 4,0 | 1,1 | 8,9 |
| 1992 | 8,3 | 15,4 | 2,8 | 26,5 | 1992 | 3,4 | 3,7 | 1,1 | 8,2 |
| 1993 | 8,4 | 15,2 | 2,7 | 26,3 | 1993 | 3,0 | 3,1 | 1,1 | 7,2 |
| 1994 | 8,9 | 16,5 | 2,7 | 28,1 | 1994 | 2,0 | 3,2 | 0,9 | 6,1 |
| 1995 | 9,2 | 16,7 | 3,1 | 29,0 | 1995 | 2,2 | 3,8 | 1,1 | 7,1 |
| 1996 | 8,5 | 16,4 | 3,3 | 28,2 | 1996 | 1,7 | 3,4 | 1,0 | 6,1 |
| 1997 | 8,5 | 15,3 | 3,4 | 27,2 | 1997 | 0,9 | 3,6 | 1,4 | 5,9 |
| 1998 | 9,2 | 16,5 | 4,5 | 30,2 | 1998 | 1,3 | 3,4 | 1,3 | 6,0 |
| 1999 | 10,3 | 15,7 | 4,7 | 30,7 | 1999 | 1,5 | 3,1 | 1,4 | 6,0 |

| Totaal Vlaamse havens - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | | Totaal Vlaamse havens - Toegev. Waarde (mld BEF) | | | | |
|--|---------------|-----------|-----------------|--------|--|-----------|------|-----------|----------|
| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
| 1991 | 93,8 | 213,2 | 17,5 | 324,5 | 1991 | 211,3 | 77,6 | 26,7 | 8,9 |
| 1992 | 94,4 | 222,6 | 17,8 | 334,8 | 1992 | 226,8 | 73,3 | 26,5 | 8,2 |
| 1993 | 91,8 | 215,5 | 17,7 | 325,0 | 1993 | 216,8 | 74,7 | 26,3 | 7,2 |
| 1994 | 94,5 | 235,5 | 17,7 | 347,7 | 1994 | 228,5 | 85,0 | 28,1 | 6,1 |
| 1995 | 92,5 | 250,5 | 19,0 | 362,0 | 1995 | 239,1 | 86,8 | 29,0 | 7,1 |
| 1996 | 88,0 | 257,3 | 19,4 | 364,7 | 1996 | 244,5 | 85,9 | 28,2 | 6,1 |
| 1997 | 90,2 | 269,1 | 19,7 | 379,0 | 1997 | 255,6 | 90,3 | 27,2 | 5,9 |
| 1998 | 89,6 | 281,1 | 20,6 | 391,3 | 1998 | 257,9 | 97,2 | 30,2 | 6,0 |
| 1999 | 89,2 | 260,6 | 20,5 | 370,3 | 1999 | 242,6 | 91,0 | 30,7 | 6,0 |

Bron: Vlaamse Havencommissie naar gegevens van de Nationale Bank van België.

Toegevoegde Waarde in de Vlaamse havens



werkgelegenheid

Werkgelegenheid

De cijfergegevens over werkgelegenheid in de Vlaamse havens - zoals weergegeven in de NBB-studies - zijn gebaseerd op de jaarrekeningen van de bedrijven. De cijfers over werkgelegenheid in de openbare sector werden door de NBB rechtstreeks opgevraagd bij de betrokken overheidsdiensten. Het gaat hierbij om de directe werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid werd niet in aanmerking genomen.

In 1999 werkten er 54.046 personen in de haven van Antwerpen. Het belangrijkste deel van deze werkgelegenheid is gesitueerd in de industrie (53 %) en de havendiensten (37 %). De werkgelegenheid in de haven van Antwerpen maakt 2,8 % deel uit van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest en 1,6 % van de werkgelegenheid in de gehele Belgische economie.

De impact op de economie van het betreffende arrondissement - inzake werkgelegenheid - bedraagt in 1999 in de havenregio's van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 15,0 %, 14,2 %, 12,0 % en 9,2 %.

In de haven van Gent waren in 1999 26.232 personen tewerkgesteld in de haven. Bijna 82 % van deze jobs zijn in de industrie gesitueerd, terwijl 14 % gerelateerd is tot de havendiensten en 4 % tot de publieke sector. De haven van Gent heeft een aandeel van 1,4 % in de Vlaamse werkgelegenheid.

In de haven van Zeebrugge werkten in 1999 10.923 personen, hetgeen neerkomt op een aandeel in het Vlaamse Gewest van 0,6 %. In de haven van Oostende waren 3.312 mensen aan het werk in 1999, of 0,17 % van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest.

De werkgelegenheid in de havens is belangrijk: in 1999 werkte 4,9 % van de actieve bevolking in het Vlaamse Gewest in één van de vier Vlaamse havens.

In alle Vlaamse havens nam de totale werkgelegenheid in de periode 1991-1999 af. De daling is het grootst in Oostende en is het kleinst in Gent. Voor Oostende heeft dit te maken met het verdwijnen van de RMT en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was. De dalende trend is waar te nemen in de drie sectoren, met name in de industrie, in de sector havendiensten en in de publieke sector. Enkel in de sector havendiensten in Zeebrugge is een lichte stijging van de werkgelegenheid waar te nemen in de beschouwde periode.

Antwerpen - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
|------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| 1991 | 25.532 | 34.163 | 6.537 | 66.232 |
| 1992 | 23.253 | 33.250 | 6.312 | 62.815 |
| 1993 | 22.739 | 31.968 | 5.965 | 60.672 |
| 1994 | 22.315 | 29.773 | 5.878 | 57.966 |
| 1995 | 21.840 | 29.706 | 5.802 | 57.348 |
| 1996 | 20.349 | 29.894 | 5.684 | 55.927 |
| 1997 | 20.191 | 30.033 | 5.788 | 56.012 |
| 1998 | 20.243 | 29.877 | 5.540 | 55.660 |
| 1999 | 20.034 | 28.604 | 5.408 | 54.046 |

Gent - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
|------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| 1991 | 3.762 | 21.764 | 1.060 | 26.586 |
| 1992 | 3.649 | 21.376 | 1.053 | 26.078 |
| 1993 | 3.570 | 20.491 | 897 | 24.958 |
| 1994 | 3.477 | 20.292 | 856 | 24.625 |
| 1995 | 3.240 | 19.848 | 804 | 23.892 |
| 1996 | 3.072 | 20.623 | 817 | 24.512 |
| 1997 | 3.802 | 21.456 | 932 | 26.190 |
| 1998 | 3.725 | 21.432 | 968 | 26.125 |
| 1999 | 3.821 | 21.465 | 946 | 26.232 |

Zeebrugge - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
|------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| 1991 | 3.319 | 6.414 | 2.751 | 12.484 |
| 1992 | 3.410 | 6.143 | 2.504 | 12.057 |
| 1993 | 3.482 | 5.988 | 2.328 | 11.798 |
| 1994 | 3.565 | 5.664 | 2.262 | 11.491 |
| 1995 | 3.806 | 5.642 | 2.222 | 11.670 |
| 1996 | 3.435 | 5.210 | 2.356 | 11.001 |
| 1997 | 3.371 | 4.840 | 2.515 | 10.726 |
| 1998 | 3.447 | 4.631 | 2.653 | 10.731 |
| 1999 | 3.602 | 4.588 | 2.733 | 10.923 |

Oostende - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
|------|---------------|-----------|-----------------|--------|
| 1991 | 2.413 | 1.940 | 1.155 | 5.508 |
| 1992 | 2.355 | 1.936 | 1.141 | 5.432 |
| 1993 | 2.290 | 1.705 | 1.013 | 5.008 |
| 1994 | 2.182 | 1.679 | 858 | 4.719 |
| 1995 | 2.212 | 1.972 | 914 | 5.098 |
| 1996 | 2.019 | 1.843 | 801 | 4.663 |
| 1997 | 1.502 | 1.778 | 940 | 4.220 |
| 1998 | 678 | 1.778 | 841 | 3.297 |
| 1999 | 793 | 1.648 | 871 | 3.312 |

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Havendiensten | Industrie | Publieke sector | Totaal |
|------|---------------|-----------|-----------------|---------|
| 1991 | 35.026 | 64.281 | 11.503 | 110.810 |
| 1992 | 32.667 | 62.705 | 11.010 | 106.382 |
| 1993 | 32.081 | 60.152 | 10.203 | 102.436 |
| 1994 | 31.539 | 57.408 | 9.854 | 98.801 |
| 1995 | 31.098 | 57.168 | 9.742 | 98.008 |
| 1996 | 28.875 | 57.570 | 9.658 | 96.103 |
| 1997 | 28.866 | 58.107 | 10.175 | 97.148 |
| 1998 | 28.093 | 57.718 | 10.002 | 95.813 |
| 1999 | 28.250 | 56.305 | 9.958 | 94.513 |

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

| Jaar | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
|------|-----------|--------|-----------|----------|
| 1991 | 66.232 | 26.586 | 12.484 | 5.508 |
| 1992 | 62.815 | 26.078 | 12.057 | 5.432 |
| 1993 | 60.672 | 24.958 | 11.798 | 5.008 |
| 1994 | 57.966 | 24.625 | 11.491 | 4.719 |
| 1995 | 57.348 | 23.892 | 11.670 | 5.098 |
| 1996 | 55.927 | 24.512 | 11.001 | 4.663 |
| 1997 | 56.012 | 26.190 | 10.726 | 4.220 |
| 1998 | 55.660 | 26.125 | 10.731 | 3.297 |
| 1999 | 54.046 | 26.232 | 10.923 | 3.312 |

investeringen

Werkgelegenheid in de Vlaamse havens

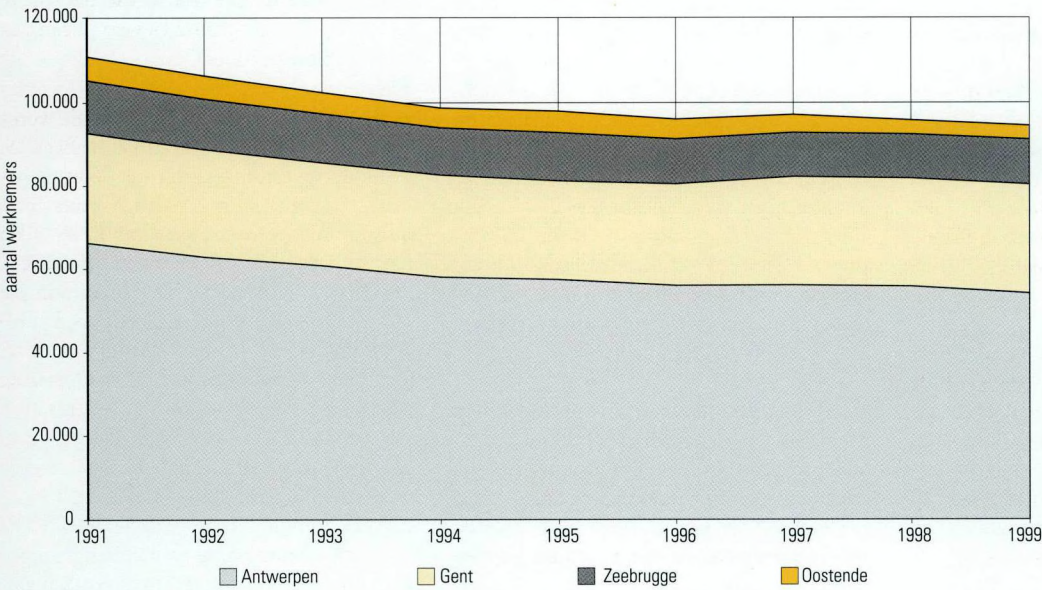


Foto: VHC

Investerings

Investerings zijn de aankopen van nieuwe duurzame kapitaalgoederen door een onderneming of een overheid, bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen, machines en gereedschappen. De totale investeringen in de vier Vlaamse havens daalde van 112,4 miljard BEF (2,79 miljard €) in 1991 tot 76,4 miljard BEF (1,89 miljard €) in 1999. Dit is een daling met 36 miljard BEF (0,89 miljard €) of met 32 %.

In Antwerpen bedroegen de totale investeringen in 1999 in de haven bijna 43,4 miljard BEF (1.075,86 miljoen €), waarvan het grootste deel in de industrie heeft plaatsgevonden (58 %). De havendienststen komen op de tweede plaats met 28 %. De investeringen door de overheid liggen verhoudingsgewijs laag (14 %).

In de haven van Gent werd ook het grootste deel van de investeringen door de industrie

gedaan: 17,4 miljard BEF (0,43 miljard €) van de totale investeringen van 21,3 miljard BEF (0,53 miljard €) of 82 %.

Het relatief aandeel van de industrie in de investeringen bedraagt 35 % in Zeebrugge en 46 % in Oostende. Niettegenstaande de investeringen van de industrie in absolute cijfers eerder laag zijn in de beide kusthavens, is het relatief aandeel nogal hoog omdat ook de investeringen van de havendienststen en van de publieke sector in absolute cijfers in verhouding nog lager zijn.

Uit de vergelijking van de investeringscijfers van 1991 met deze van 1999, blijkt dat de totale investeringen in alle Vlaamse havens toenemen, met uitzondering van Antwerpen. De gemiddelde jaarlijkse stijging bedraagt voor Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 1,6 %, 1,5 % en 5,5 %. De stijging is het grootst in Oostende en is het kleinst in Zeebrugge. In Antwerpen

daarentegen daalden de totale investeringen met een jaarlijks gemiddelde van 9,2 %.

In Oostende zijn de uitzonderlijk hoge investeringen van 1995 vooral gesitueerd bij de havendienststen (80 %). Dit is geen representatief jaar voor de haven van Oostende. De hoge investeringen bij de "havendienststen" zijn toe te schrijven aan de investeringen van de R.M.T. (aankoop Prins Filip 4,6 miljard BEF (114,03 miljoen €)). In 1994 bedroegen de investeringen van de havendienststen 101 miljoen BEF (2,50 miljoen €), hetgeen slechts 9,1 % van de totale investeringen in Oostende uitmaakte.

Voor de interpretatie van de investeringsgevens is voorzichtigheid steeds geboden, aangezien er zich in de periode 1991-1999 heel wat schommelingen hebben voorgedaan en dit zowel wat de investeringen van de havendienststen, van de industrie als van de publieke sector betreft

| Antwerpen - Investerings (mld BEF) | | | | | Gent - Investerings (mld BEF) | | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-------------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|
| Jaar | Havendienststen | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Havendienststen | Industrie | Publieke sector | Totaal |
| 1991 | 23,5 | 56,4 | 4,0 | 83,9 | 1991 | 3,8 | 13,9 | 1,0 | 18,7 |
| 1992 | 21,1 | 49,9 | 4,8 | 75,8 | 1992 | 2,0 | 12,1 | 1,1 | 15,2 |
| 1993 | 14,7 | 38,8 | 4,5 | 58,0 | 1993 | 2,3 | 10,2 | 1,1 | 13,6 |
| 1994 | 12,1 | 29,6 | 1,8 | 43,5 | 1994 | 1,8 | 6,2 | 1,2 | 9,2 |
| 1995 | 11,8 | 31,2 | 2,6 | 45,6 | 1995 | 1,7 | 7,1 | 1,5 | 10,3 |
| 1996 | 18,2 | 32,8 | 4,4 | 55,4 | 1996 | 2,1 | 10,7 | 1,4 | 14,2 |
| 1997 | 13,4 | 32,8 | 2,5 | 48,7 | 1997 | 1,8 | 16,1 | 1,8 | 19,8 |
| 1998 | 21,3 | 26,6 | 5,4 | 53,3 | 1998 | 1,7 | 11,5 | 1,9 | 15,1 |
| 1999 | 12,1 | 25,2 | 6,1 | 43,4 | 1999 | 2,8 | 17,4 | 1,1 | 21,3 |

| Zeebrugge - Investerings (mld BEF) | | | | | Oostende - Investerings (mld BEF) | | | | |
|------------------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|-----------------------------------|-----------------|-----------|-----------------|--------|
| Jaar | Havendienststen | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Havendienststen | Industrie | Publieke sector | Totaal |
| 1991 | 3,0 | 3,1 | 2,0 | 8,1 | 1991 | 0,5 | 0,7 | 0,5 | 1,7 |
| 1992 | 3,3 | 5,9 | 1,6 | 10,8 | 1992 | 0,3 | 1,0 | 0,1 | 1,4 |
| 1993 | 2,0 | 8,5 | 1,6 | 12,1 | 1993 | 0,2 | 1,0 | 0,2 | 1,4 |
| 1994 | 1,7 | 3,6 | 1,6 | 6,9 | 1994 | 0,1 | 0,4 | 0,6 | 1,1 |
| 1995 | 3,0 | 5,6 | 1,1 | 9,8 | 1995 | 4,8 | 0,6 | 0,6 | 6,0 |
| 1996 | 2,2 | 7,1 | 1,0 | 10,3 | 1996 | 0,3 | 1,1 | 0,8 | 2,2 |
| 1997 | 2,6 | 5,7 | 1,3 | 9,5 | 1997 | 0,2 | 0,7 | 1,0 | 1,9 |
| 1998 | 2,7 | 3,1 | 1,4 | 7,2 | 1998 | 0,2 | 1,3 | 0,9 | 2,6 |
| 1999 | 3,3 | 3,2 | 2,6 | 9,1 | 1999 | 0,4 | 1,2 | 1,0 | 2,6 |

| Totaal Vlaamse havens - Investerings (mld BEF) | | | | | Totaal Vlaamse havens - Investerings (mld BEF) | | | | |
|--|-----------------|-----------|-----------------|--------|--|-----------|------|-----------|----------|
| Jaar | Havendienststen | Industrie | Publieke sector | Totaal | Jaar | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
| 1991 | 30,8 | 74,1 | 7,5 | 112,4 | 1991 | 83,9 | 18,7 | 8,1 | 1,7 |
| 1992 | 26,7 | 68,9 | 7,6 | 103,2 | 1992 | 75,8 | 15,2 | 10,8 | 1,4 |
| 1993 | 19,2 | 58,5 | 7,4 | 85,1 | 1993 | 58,0 | 13,6 | 12,1 | 1,4 |
| 1994 | 15,7 | 39,8 | 5,2 | 60,7 | 1994 | 43,5 | 9,2 | 6,9 | 1,1 |
| 1995 | 21,3 | 44,5 | 5,8 | 71,7 | 1995 | 45,6 | 10,3 | 9,8 | 6,0 |
| 1996 | 22,8 | 51,7 | 7,6 | 82,1 | 1996 | 55,4 | 14,2 | 10,3 | 2,2 |
| 1997 | 18,0 | 55,3 | 6,6 | 79,9 | 1997 | 48,7 | 19,8 | 9,5 | 1,9 |
| 1998 | 25,9 | 42,5 | 9,6 | 78,2 | 1998 | 53,3 | 15,1 | 7,2 | 2,6 |
| 1999 | 18,6 | 47,0 | 10,8 | 76,4 | 1999 | 43,4 | 21,3 | 9,1 | 2,6 |

Bron: Vlaamse Havencommissie naar gegevens van de Nationale Bank van België.

investeringen

Investerings in de Vlaamse havens

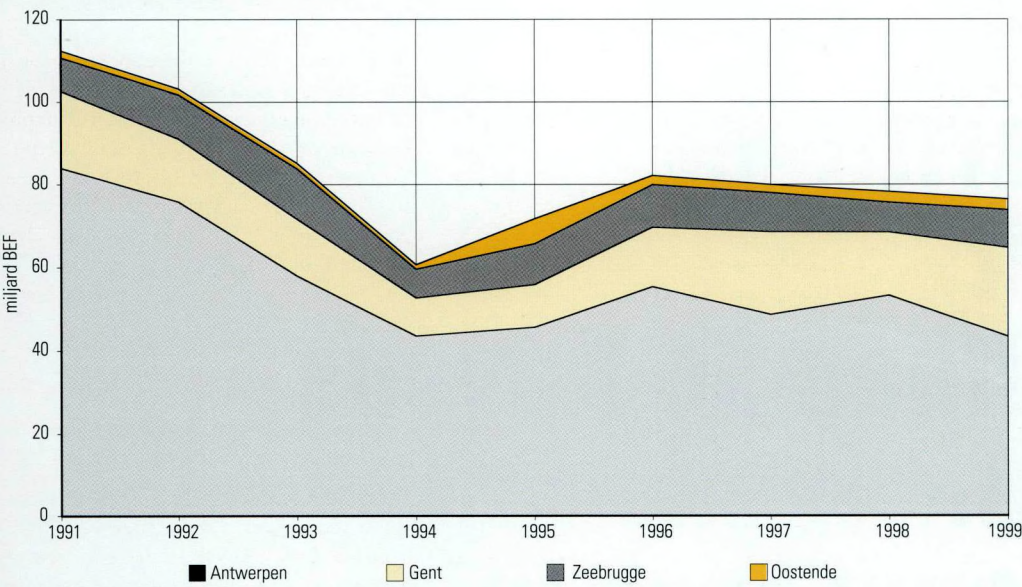


Foto: VHC

Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2000: een nieuw record



Terwijl in 1999 nog een lichte afname van het maritieme verkeer in de Vlaamse havens moest worden geconstateerd, is het totale overslagcijfer in 2000 terug toegenomen. De toename tegenover 1999 bedraagt ruim 16 miljoen ton of 9,1 %. Het totaal komt voor de vier Vlaamse havens op 194 miljoen ton, onmiskenbaar een nieuw record. De overslag nam toe in alle vier de havens, het meeste in Antwerpen, met bijna 15 miljoen ton en Oostende, met 1,2 miljoen ton. In Gent en Zeebrugge waren de toenames beperkt.

Algemeen overzicht

De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 2000 een totale overslag gerealiseerd van 804,4 miljoen ton. Dit is 65,5 miljoen ton méér dan in 1999 (+8,9 %).

De Vlaamse havens zien hun marktaandeel tegenover vorig jaar in beperkte mate toenemen, van 24,1 naar 24,2 %. Dit is terug het

niveau van 1998. Het marktaandeel van Antwerpen nam toe van 15,7 tot 16,2 %. Ook van Oostende nam het marktaandeel toe. Zeebrugge en Gent moesten enig marktaandeel prijsgeven.

In de Le Havre-Hamburg range hebben alle rangehavens een groei genoteerd tegenover 1999. Voor de havens van Antwerpen, Duinkerke, Bremen, Amsterdam en Oostende lag de groei beduidend hoger dan het gemiddelde van de rangehavens (+8,9 %) en bijgevolg groeide ook hun marktaandeel.

haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen in 2000

De haven van Antwerpen sloot 2000 af met recordcijfers: de kaap van de 130 miljoen ton werd overschreden. De groei tegenover 1999 bedroeg 12,9 %.

De overslag van droge massagoederen nam toe met 6,2 % tot 27,8 miljoen ton. Met name de overslag van kolen nam toe (17,5 %) en ook voor de erts en de meststoffen werd er groei opgetekend tegenover 1999. Voor graangewassen in bulk en voor zand en grind werd een afname van de aan- en afvoer geregistreerd.

De vloeibare massagoederen namen sterk toe. Hier werd een winst opgetekend van 16,5 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de sterke toename van ruwe petroleum (+20,4 %) en van de petroleumderivaten (+20 %). De overslag van chemicaliën nam toe met 2,7 %. In totaal werd er ruim 34 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen.

Droge en vloeibare massagoederen maakten in 2000 47,3 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

Wat het stukgoed betreft zijn de cijfers ook bijzonder gunstig geëvolueerd. In totaal

bedroeg de toename ruim 8 miljoen ton of 14 %. In absolute termen is de toename het grootst bij de containeroverslag: +5,1 miljoen ton of +12,9 %. In procentuele termen is de toename het hoogst bij het conventionele stukgoed: +3,1 miljoen ton of +20,5 % tegenover 1999. Vooral de overslag van staalproducten, hout, suiker en (opge-zakt) meel is toegenomen tegenover 1999. In feite wordt hiermee de sterke daling van 1999 voor het grootste deel weer goedgemaakt. Roll-on roll-off nam toe met 6,5 % (rollend materieel, vnl. auto's, maar ook woudproducten).

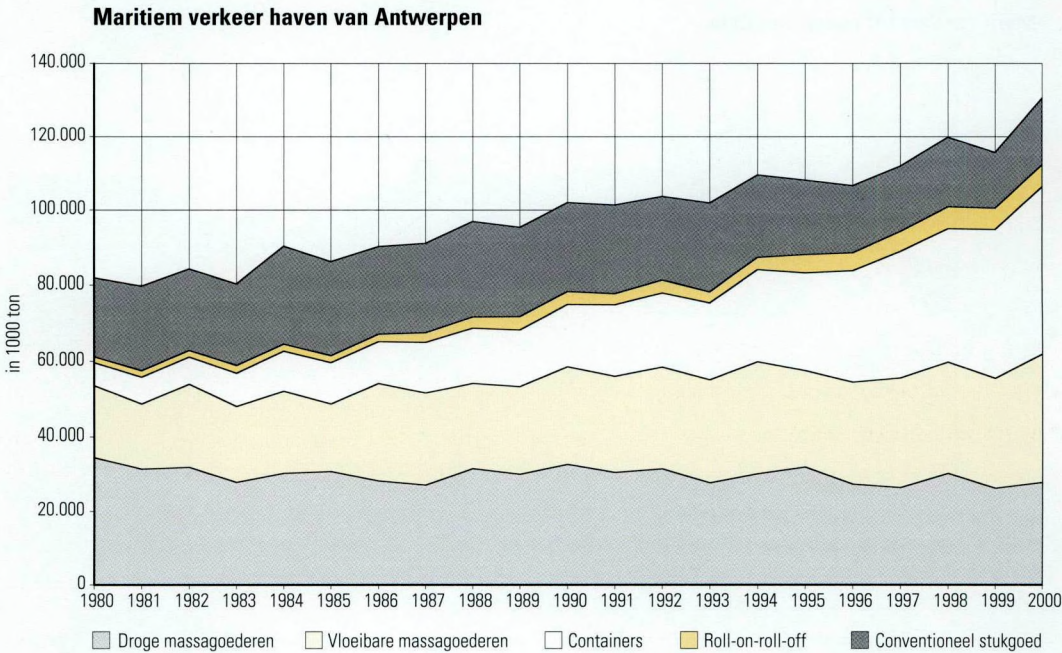
In 2000 kwamen er 16.105 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 203 miljoen BT.

Gemiddeld heeft een zeeschip de grootte van 12.609 BT. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 45 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 16 %, 12 % en 15 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (49 %), Azië (17 %) Noord-Amerika (17 %) en Afrika (12 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

| | Miljoen ton 2000 | Evolutie 1999-2000 | Aandeel 2000 |
|--------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Totaal maritiem verkeer | 130,5 | +12,9 % | 100,0 % |
| Droge massagoederen | 27,8 | +6,2 % | 21,3 % |
| Vloeibare massagoederen | 34,0 | +16,5 % | 26,1 % |
| Containers | 44,5 | +12,9 % | 34,1 % |
| Roll-on-roll-off | 6,0 | +4,4 % | 4,6 % |
| Conventionele stukgoederen | 18,2 | +20,5 % | 14,0 % |



haven van Gent

Foto: Havenbedrijf Gent



De haven van Gent in 2000

In de haven van Gent werd in 2000 in totaal 24,0 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 83 % uit van het totaal. De totale overslag is nage-nog hetzelfde gebleven tegenover 1999.

De overslag van droge massagoederen is afgenomen van 17,5 tot 16,8 miljoen ton (-4 %). Bij de granen bedroeg het verlies ruim 0,5 miljoen ton (-46 % tegenover 1999). De sterke groei die in 1999 werd gerealiseerd, werd daarmee terug ongedaan gemaakt. De aanvoer van ijzererts lag in 2000 4,0 % lager dan het jaar ervoor. De aanvoer van steenkool verminderde aanzienlijk (-12,2 %). Ook de aan- en afvoer

van veevoeder nam af (-7,5 %). De overslag van meststoffen is echter toegenomen (+10,5 %), hetgeen vooral toe te schrijven is aan de natuurlijke meststoffen. De overslag van vloeibare massagoederen nam sterk toe tot 2,8 miljoen ton (+33,9 %).

Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent af met 5,3 % tot 1,28 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de "Eurobridge". Het conventionele stukgoed-verkeer nam in 2000 met 10,1 % toe tot 3,0 miljoen ton. Deze toename is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de toename van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

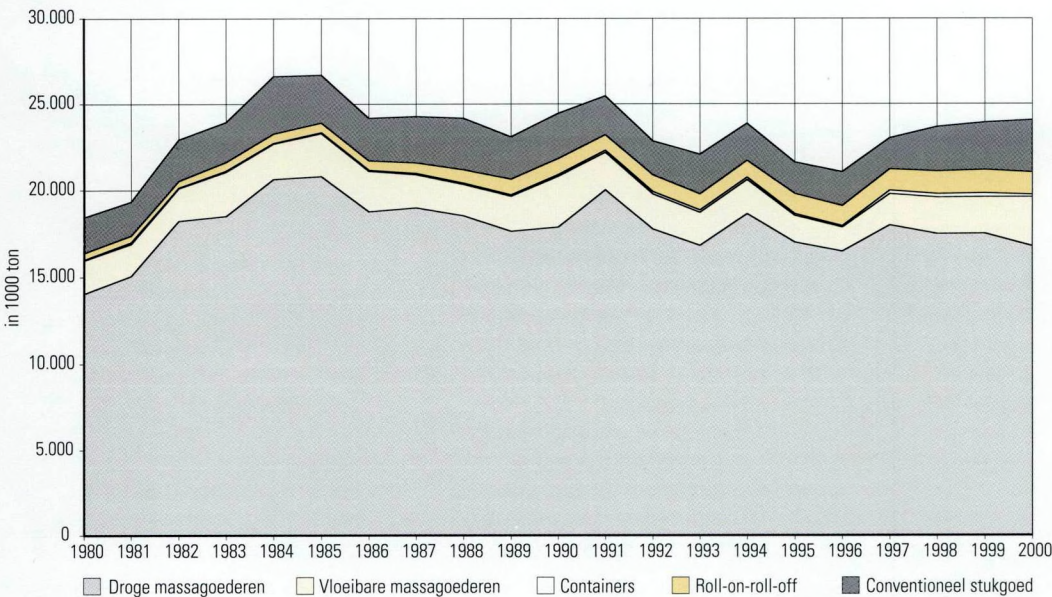
De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 2000 toegenomen van 9.840 tot 10.102 BT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 2.892 zeeschepen aan in 2000.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

| | Miljoen ton 2000 | Evolutie 1999-2000 | Aandeel 2000 |
|--------------------------------|------------------|--------------------|--------------|
| Totaal maritiem verkeer | 24,0 | +0,6 % | 100 % |
| Droge massagoederen | 16,8 | -4,1 % | 69,7 % |
| Vloeibare massagoederen | 2,8 | +33,9 % | 11,8 % |
| Containers | 0,1 | -34,3 % | 0,6 % |
| Roll-on-roll-off | 1,3 | -5,3 % | 5,3 % |
| Conventionele stukgoederen | 3,0 | +10,1 % | 12,6 % |

Van de in Gent geloste goederen hebben er 27 % Europa als herkomst; 24 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 28 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 78 %) in Europa gelegen. Ruim 10 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming.

Maritiem verkeer haven van Gent



haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge in 2000

Het overslagcijfer voor de haven van Zeebrugge nam in minieme mate toe tot 35,5 miljoen ton. In de samenstelling van het goederenpakket zijn echter wel verschuivingen opgetreden.

In de eerste plaats zijn de activiteiten van de kolen- en ertsenterminal in de achterhaven stopgezet begin 2000. De invloed hiervan op de overslag van droge bulk is uiteraard groot: -50% tegenover 1999. In het bulkpakket zit echter ook de aanvoer van zand en grind vanuit zee, goed voor 2,1 miljoen ton, en die is met 5 % toegenomen. De aanvoer van vloeibare bulk (in hoofdzaak vloeibaar aardgas, in mindere mate bunker- en stookolie) is licht toegenomen tot 5,1 miljoen ton (+0,8 %).

Wat het stukgoed betreft zijn de cijfers gunstig over de hele lijn, voldoende zelfs om het verlies dat in de bulksector werd geleden, te compenseren. De overslag van roll-on roll-off goederen is toegenomen tot 15,4 miljoen ton (+4 %), dit niettegenstaande de toegenomen activiteit van de Kanaaltunnel. De toename is onder meer toe te schrijven aan de start van de vervoersactiviteiten voor StoraEnso in de voorhaven (vanuit Göteborg), de lijnen op Purfleet, Immingham en Dartford en de sterk toegenomen overslag van auto's. De overslag van auto's is de laatste jaren snel toegenomen; Zeebrugge bekleedt momenteel de tweede plaats in deze goederencategorie (vlak na Bremerhaven).

De containeroverslag is toegenomen met bijna 17 % tot 11,6 miljoen ton (965.345 TEU). Conventioneel stukgoed nam toe in 2000 met 26 %. De groei zat vooral in de fruit-sappen, groenten en fruit, houtpulp en agri-bulk. In totaal gaat het om bijna 1 miljoen ton.

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2000, had 61 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (18 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (78 %) Europa als bestemming.

In 2000 werden er via de haven van Zeebrugge 651.083 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië (+1,5 %).

In 2000 kwamen er in de haven 10.689 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 90,9 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 8.506 BT.

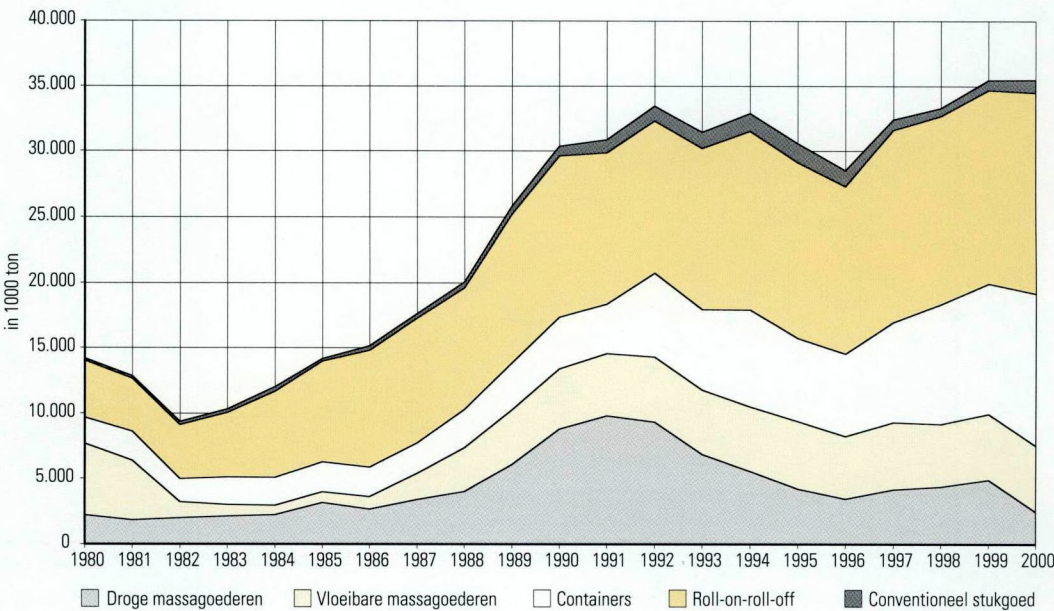
Foto: VHC



Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

| | Miljoen ton 2000 | Evolutie 1999-2000 | Aandeel 2000 |
|--------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Totaal maritiem verkeer | 35,5 | +0,1 % | 100,0 % |
| Droge massagoederen | 2,5 | -50,0 % | 6,9 % |
| Vloeibare massagoederen | 5,1 | +0,8 % | 14,3 % |
| Containers | 11,6 | +16,6 % | 32,7 % |
| Roll-on-roll-off | 15,4 | +4,0 % | 43,3 % |
| Conventionele stukgoederen | 1,0 | +25,9 % | 2,8 % |

Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



haven van Oostende



De haven van Oostende in 2000

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 4,3 miljoen ton in 2000. De groei tegenover 1999 bedroeg maar liefst 38,6 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1998 en 1999, werd terug omgebogen en de overslag zit terug op het niveau van 1997.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 61 % van de totale overslag (2,5 miljoen ton). Tegenover 1999 nam de ro/ro toe met 69 %. Deze forse stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar Dover (Hoverspeed), Ramsgate (Transeuropa Ferries) en Ipswich (Ferryways). De passagierstrafiek is in 2000 afgenomen van 983.201 naar 905.235 personen; dit is een verlies van bijna 8 %.

De aanvoer van zand en grind maakt één derde van de totale overslag in de haven van Oostende uit. In 2000 ging het om 1,4 miljoen ton, 22 % meer dan in 1999.

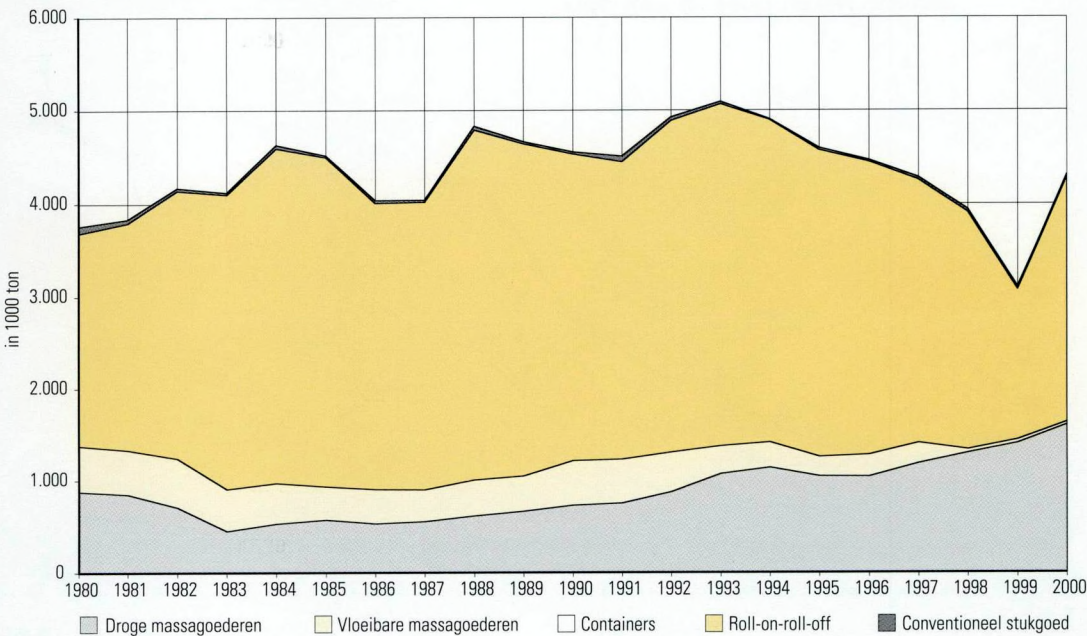
De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 49 % afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 51 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming.

Er kwamen in 1998 4.103 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 23,4 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 5.709 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

| | Miljoen ton 2000 | Evolutie 1999-2000 | Aandeel 2000 |
|--------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Totaal maritiem verkeer | 4,31 | +38,6 % | 100,0 % |
| Droge massagoederen | 1,60 | +14,5 % | 37,2 % |
| Vloeibare massagoederen | 0,03 | -19,4 % | 0,7 % |
| Containers | 0,00 | 0,0 % | 0,0 % |
| Roll-on-roll-off | 2,64 | +61,2 % | 61,4 % |
| Conventionele stukgoederen | 0,03 | -2,8 % | 0,7 % |

Maritiem verkeer haven van Oostende



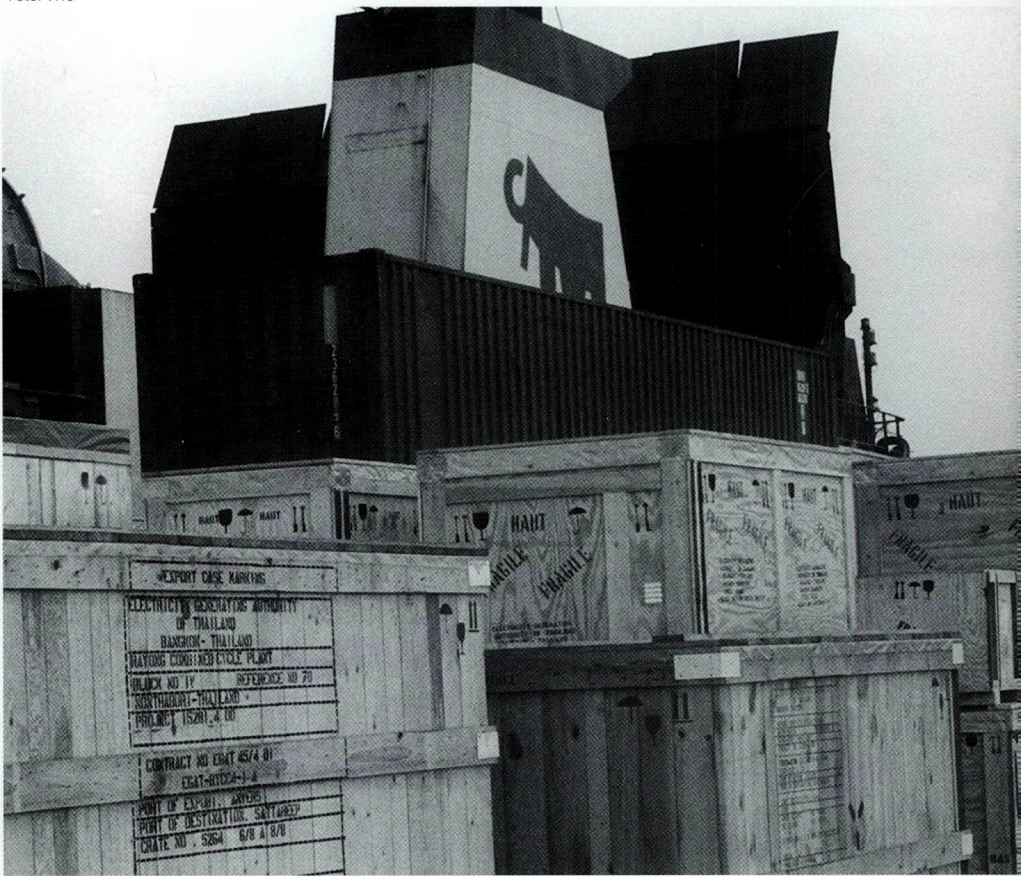
Statistische gegevens

Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.

De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.

Foto: VHC



Tabel 01-01: Lossingen, in 1000 ton,1980-2000

| Jaar | Antwerpen | Gent | haven | | Oostende* | Totaal |
|------|-----------|--------|-----------|--|-----------|---------|
| | | | Zeebrugge | | | |
| 1980 | 46.549 | 15.147 | 10.088 | | 2.481 | 74.264 |
| 1981 | 43.724 | 15.723 | 8.552 | | 2.483 | 70.482 |
| 1982 | 50.067 | 19.011 | 5.242 | | 2.486 | 76.806 |
| 1983 | 46.469 | 18.943 | 5.687 | | 2.295 | 73.393 |
| 1984 | 50.048 | 20.478 | 6.226 | | 2.528 | 79.280 |
| 1985 | 48.122 | 19.769 | 7.352 | | 2.505 | 77.748 |
| 1986 | 53.681 | 18.990 | 7.936 | | 2.284 | 82.890 |
| 1987 | 53.047 | 19.410 | 9.725 | | 2.336 | 84.518 |
| 1988 | 57.834 | 18.711 | 11.469 | | 2.723 | 90.738 |
| 1989 | 56.927 | 17.604 | 15.668 | | 2.656 | 92.854 |
| 1990 | 62.333 | 19.066 | 19.489 | | 2.642 | 103.530 |
| 1991 | 60.654 | 20.525 | 19.626 | | 2.663 | 103.467 |
| 1992 | 62.066 | 18.073 | 21.510 | | 2.919 | 104.567 |
| 1993 | 57.639 | 17.346 | 18.629 | | 2.988 | 96.602 |
| 1994 | 62.926 | 19.370 | 20.107 | | 2.892 | 105.294 |
| 1995 | 65.112 | 18.332 | 18.651 | | 2.715 | 104.809 |
| 1996 | 59.894 | 17.513 | 17.185 | | 2.744 | 97.336 |
| 1997 | 63.066 | 19.299 | 18.462 | | 2.694 | 103.521 |
| 1998 | 71.791 | 19.794 | 18.431 | | 2.502 | 112.518 |
| 1999 | 66.150 | 18.925 | 19.439 | | 2.106 | 106.620 |
| 2000 | 75.210 | 19.973 | 19.409 | | 2.796 | 117.388 |

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiek tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat

totaal maritiem verkeer

Tabel 01-02: Ladingen, in 1000 ton,1980-2000

| Jaar | haven | | | | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|----------|--|--|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | | | |
| 1980 | 35.387 | 3.277 | 4.102 | 1.279 | | | 44.044 |
| 1981 | 36.036 | 3.595 | 4.289 | 1.351 | | | 45.271 |
| 1982 | 34.136 | 3.883 | 4.097 | 1.682 | | | 43.799 |
| 1983 | 33.853 | 5.037 | 4.618 | 1.825 | | | 45.333 |
| 1984 | 40.291 | 6.114 | 5.775 | 2.101 | | | 54.280 |
| 1985 | 38.124 | 6.904 | 6.814 | 2.008 | | | 53.850 |
| 1986 | 36.523 | 5.169 | 7.188 | 1.752 | | | 50.633 |
| 1987 | 38.054 | 4.845 | 7.887 | 1.704 | | | 52.490 |
| 1988 | 39.074 | 5.447 | 8.581 | 2.103 | | | 55.205 |
| 1989 | 38.474 | 5.443 | 10.139 | 2.005 | | | 56.061 |
| 1990 | 39.676 | 5.372 | 10.860 | 1.910 | | | 57.819 |
| 1991 | 40.692 | 4.930 | 11.227 | 1.843 | | | 58.692 |
| 1992 | 41.561 | 4.746 | 11.932 | 2.004 | | | 60.243 |
| 1993 | 44.217 | 4.688 | 12.808 | 2.102 | | | 63.815 |
| 1994 | 46.569 | 4.463 | 12.779 | 2.008 | | | 65.820 |
| 1995 | 42.962 | 3.250 | 11.923 | 1.878 | | | 60.012 |
| 1996 | 46.632 | 3.495 | 11.314 | 1.722 | | | 63.163 |
| 1997 | 48.829 | 3.677 | 13.946 | 1.583 | | | 68.035 |
| 1998 | 47.998 | 3.838 | 14.853 | 1.435 | | | 68.124 |
| 1999 | 49.504 | 4.980 | 16.002 | 1.002 | | | 71.488 |
| 2000 | 55.321 | 4.066 | 16.066 | 1.511 | | | 76.964 |

Bron : havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-trafiëk tot en met februari 1997, berekend a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat

Tabel 01-03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton,1980-2000

| Jaar | naven | | | | | | Totaal |
|------|-----------|--------|-----------|----------|--|--|---------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | | | |
| 1980 | 81.935 | 18.424 | 14.189 | 3.760 | | | 118.308 |
| 1981 | 79.760 | 19.318 | 12.841 | 3.834 | | | 115.753 |
| 1982 | 84.203 | 22.894 | 9.339 | 4.168 | | | 120.604 |
| 1983 | 80.322 | 23.980 | 10.305 | 4.120 | | | 118.726 |
| 1984 | 90.338 | 26.592 | 12.001 | 4.629 | | | 133.561 |
| 1985 | 86.246 | 26.673 | 14.166 | 4.513 | | | 131.598 |
| 1986 | 90.204 | 24.159 | 15.124 | 4.036 | | | 133.523 |
| 1987 | 91.101 | 24.255 | 17.613 | 4.040 | | | 137.008 |
| 1988 | 96.909 | 24.158 | 20.050 | 4.826 | | | 145.943 |
| 1989 | 95.400 | 23.047 | 25.807 | 4.661 | | | 148.915 |
| 1990 | 102.009 | 24.439 | 30.349 | 4.552 | | | 161.349 |
| 1991 | 101.346 | 25.455 | 30.853 | 4.506 | | | 162.160 |
| 1992 | 103.628 | 22.818 | 33.441 | 4.923 | | | 164.810 |
| 1993 | 101.856 | 22.034 | 31.437 | 5.090 | | | 160.417 |
| 1994 | 109.494 | 23.833 | 32.886 | 4.900 | | | 171.114 |
| 1995 | 108.073 | 21.582 | 30.573 | 4.593 | | | 164.821 |
| 1996 | 106.526 | 21.008 | 28.499 | 4.466 | | | 160.499 |
| 1997 | 111.895 | 22.976 | 32.408 | 4.277 | | | 171.556 |
| 1998 | 119.789 | 23.632 | 33.284 | 3.938 | | | 180.643 |
| 1999 | 115.654 | 23.905 | 35.441 | 3.108 | | | 178.109 |
| 2000 | 130.531 | 24.039 | 35.475 | 4.307 | | | 194.352 |

Bron : tabellen 01-01 en 01-02

totaal maritiem verkeer

Maritiem verkeer in de Vlaamse havens

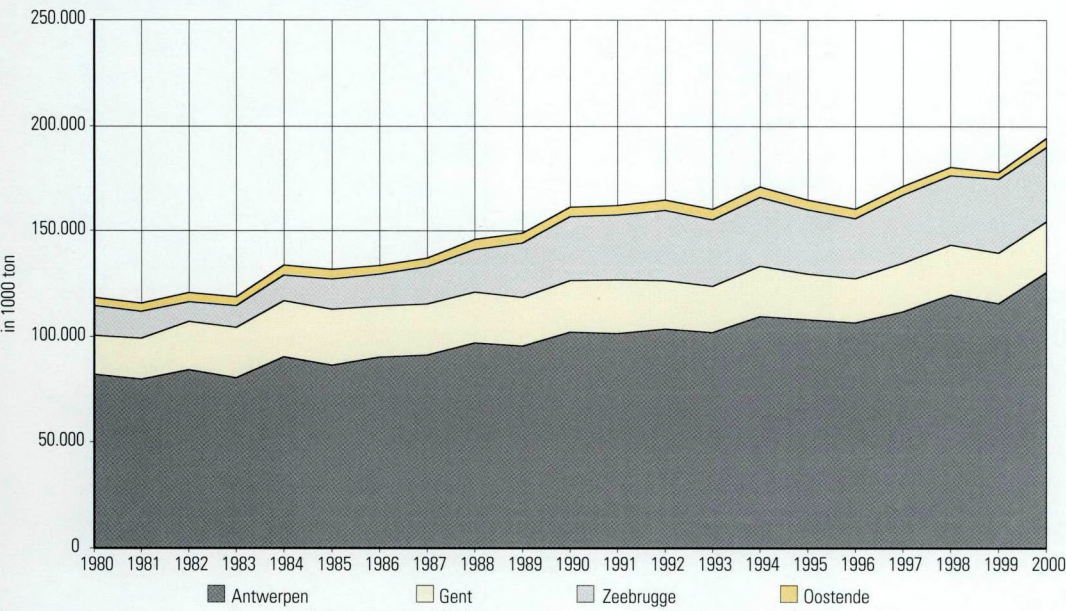


Foto: VHC



maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Antwerpen

Maritiem verkeer ingedeeld
in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goede-
rencategorieën, weergegeven in de tabellen
02-01 tot en met 02-04, werd door de
havens zelf geregistreerd. Voor de haven van
Antwerpen werd de indeling gebruikt van
de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebrui-
ken de N.V.S.-goederenindeling (Nomen-
clatuur der VervoersStatistieken). Oostende
gebruikt een eigen indeling. Omdat het
klasseren van de verscheepte goederen in
goederencategorieën niet steeds op dezelfde
manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschil-
lende havens de N.V.S.-indeling), is het
minder aangewezen om een categorie-per-
categorie vergelijking te maken tussen de
gegevens van elk van de havens. De tabellen
zijn wél geschikt om een algemeen inzicht te
geven in het goederenpakket dat in elk van
de havens wordt behandeld.

Foto: VHC



Tabel 02-01: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2000

| goederencategorie (geen NVS-indeling) | Haven van Antwerpen | | |
|---------------------------------------|---------------------|---------------|----------------|
| | lossing | lading | totaal |
| Stukgoedbehandeling | 30.651 | 38.086 | 68.737 |
| ijzer en staal | 4.349 | 6.065 | 10.414 |
| non-ferro-metalen | 262 | 90 | 351 |
| meststoffen/chemicaliën | 45 | 412 | 458 |
| hout | 710 | 66 | 776 |
| houtcellulose, papierpulp | 4.007 | 503 | 4.510 |
| fruit | 1.534 | 15 | 1.550 |
| graangewassen | 11 | 200 | 210 |
| rollend materieel | 549 | 1.074 | 1.623 |
| meel | 16 | 810 | 826 |
| suiker | 0 | 871 | 871 |
| containers | 18.228 | 26.297 | 44.526 |
| overig stukgoed | 940 | 1.682 | 2.623 |
| Massagoedbehandeling | 44.559 | 17.235 | 61.794 |
| ruwe aardolie | 7.746 | 415 | 8.161 |
| aardoliederivaten | 12.444 | 7.761 | 20.205 |
| chemicaliën | 3.147 | 2.312 | 5.460 |
| ertsen | 8.875 | 515 | 9.390 |
| kolen | 7.494 | 236 | 7.730 |
| granen | 837 | 1.076 | 1.912 |
| meststoffen | 1.654 | 3.196 | 4.850 |
| zand en grind | 1.100 | 617 | 1.717 |
| overig massagoed | 1.263 | 1.107 | 2.369 |
| TOTAAL : | 75.210 | 55.321 | 130.531 |

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Gent

Tabel 02-02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2000

| goederencategorie (NVS-indeling) | Haven van Gent | | |
|--|----------------|--------------|---------------|
| | lossing | lading | totaal |
| 0 - Landbouwproducten | 414 | 383 | 797 |
| 01 - granen | 263 | 354 | 618 |
| 05 - hout en kurk | 151 | 29 | 179 |
| 1 - Voedingsproducten en veevoeder | 3.697 | 537 | 4.234 |
| 11 - suiker | 103 | 34 | 138 |
| 12 - dranken | 281 | 0 | 281 |
| 13 - diverse voedings- en genotmiddelen | 4 | 0 | 4 |
| 14 - vlees, vis en zuivelproducten | 0 | 0 | 0 |
| 16 - producten op basis van graan, fruit en groenten | 138 | 3 | 141 |
| 17 - veevoeder | 1.758 | 369 | 2.127 |
| 18 - oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën | 1.412 | 130 | 1.543 |
| 2 - Vaste minerale brandstoffen | 3.844 | 184 | 4.028 |
| 21 - steenkool | 3.152 | 135 | 3.287 |
| 22 - bruinkool | 4 | 0 | 4 |
| 23 - c okes | 688 | 49 | 737 |
| 3 - Petroleum en petroleumproducten | 1.915 | 363 | 2.278 |
| 32 - vloeibare petroleumbrandstoffen | 518 | 198 | 716 |
| 34 - andere petroleumproducten | 1.396 | 166 | 1.562 |
| 4 - Ertsen en metaalresiduen | 4.626 | 622 | 5.249 |
| 41 - ijzererts | 4.421 | 0 | 4.421 |
| 45 - andere ertsen en afvalLEN daarvan | 126 | 52 | 178 |
| 46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies | 79 | 570 | 650 |
| 5 - Producten van de metaalindustrie | 1.860 | 861 | 2.721 |
| 51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal | 296 | 2 | 298 |
| 52 - halffabrikaten van ijzer en staal | 1.118 | 38 | 1.156 |
| 53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal | 276 | 22 | 298 |
| 54 - platen van ijzer en staal | 155 | 797 | 952 |
| 55 - buizen en pijpen van ijzer en staal | 13 | 2 | 15 |
| 56 - non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten | 1 | 0 | 1 |
| 6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen | 871 | 25 | 896 |
| 61 - zand, grind, klei en slakken | 104 | 11 | 115 |
| 62 - zout, ijzerkies en zwavel | 31 | 0 | 31 |
| 63 - andere ruwe mineralen | 499 | 11 | 510 |
| 64 - cement en kalk | 237 | 3 | 240 |
| 69 - bouwmaterialen | 0 | 0 | 0 |
| 7 - Meststoffen | 801 | 116 | 917 |
| 71 - natuurlijke meststoffen | 91 | 7 | 97 |
| 72 - kunstmeststoffen | 710 | 109 | 819 |
| 8 - Chemische producten | 966 | 303 | 1.269 |
| 81 - chemische basisproducten | 514 | 263 | 777 |
| 83 - prod. v.d. steenkool- & petrochemie | 5 | 18 | 23 |
| 84 - cellulose en oud papier | 189 | 2 | 190 |
| 89 - andere chemische producten | 259 | 19 | 278 |
| 9 - Overige goederen | 978 | 671 | 1.649 |
| 91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen | 172 | 107 | 279 |
| 92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen | 0 | 0 | 0 |
| 93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren | 3 | 0 | 3 |
| 94 - artikelen van metaal | 0 | 0 | 0 |
| 97 - andere fabrikaten en halffabrikaten | 776 | 557 | 1.333 |
| 99 - bijzondere transacties | 27 | 7 | 34 |
| TOTAAL: | 19.973 | 4.066 | 24.039 |

Bron: Havenbedrijf Gent GAB

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Zeebrugge

Tabel 02-03: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2000

| goederencategorie (NVS-indeling) | Haven van Zeebrugge | | |
|---|---------------------|---------------|---------------|
| | lossing | lading | totaal |
| 0 - Landbouwproducten | 447 | 47 | 494 |
| 01 - granen (m.i.v. rijst) | 35 | 23 | 59 |
| 02 - aardappelen | 34 | 20 | 54 |
| 03 - verse groenten en vruchten | 338 | 3 | 341 |
| 05 - hout en kurk | 39 | 0 | 39 |
| 09 - andere plantaardige en dierlijke grondstoffen | 0 | 0 | 0 |
| 1 - Andere voedingsproducten en veevoerders | 311 | 194 | 506 |
| 11 - suiker | 116 | 156 | 272 |
| 12 - dranken | 165 | 1 | 166 |
| 13 - voedings- en genotsmiddelen | 0 | 0 | 0 |
| 14 - vlees, vis, melk en -producten, eieren, ... | 0 | 0 | 0 |
| 16 - graan-, fruit- en groentebereidingen | 0 | 31 | 31 |
| 17 - veevoeder | 21 | 3 | 24 |
| 18 - oliezaden, oliën en vetten | 10 | 0 | 10 |
| 19 - andere voedingsproducten | 0 | 3 | 3 |
| 2 - Vaste minerale brandstoffen | 204 | 0 | 204 |
| 21 - steenkool | 172 | 0 | 172 |
| 22 - bruinkool en turf | 31 | 0 | 31 |
| 3 - Aardolie & -producten | 3.591 | 2 | 3.593 |
| 32 - vloeibare brandstoffen | 445 | 2 | 447 |
| 33 - energiegassen | 3.145 | 0 | 3.145 |
| 4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies | 10 | 0 | 10 |
| 45 - andere ertsen | 0 | 0 | 0 |
| 46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies | 10 | 0 | 10 |
| 5 - IJzer, staal en non-ferrometalen | 6 | 18 | 24 |
| 51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal | 0 | 0 | 0 |
| 56 - non-ferro metalen | 2 | 0 | 2 |
| 59 - andere prod. v.d. metaalindustrie | 4 | 18 | 22 |
| 6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen | 2.115 | 22 | 2.137 |
| 61 - zand, grind, klei en slakken | 2.099 | 3 | 2.101 |
| 64 - cement, kalk | 0 | 20 | 20 |
| 69 - andere bewerkte bouwmaterialen | 16 | 0 | 16 |
| 7 - Meststoffen | 1 | 0 | 1 |
| 72 - kunstmeststoffen | 1 | 0 | 1 |
| 8 - Chemische producten | 161 | 3 | 164 |
| 81 - chemische basisproducten | 0 | 0 | 0 |
| 84 - cellulose, papierpulp | 158 | 0 | 158 |
| 89 - andere chemische producten | 2 | 3 | 5 |
| 9 - Overige goederen | 12.563 | 15.779 | 28.342 |
| 91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen | 11.866 | 15.104 | 26.970 |
| 92 - landbouwtractoren en -machines | 0 | 2 | 2 |
| 93 - elektrische machines, apparaten ,... | 1 | 5 | 5 |
| 94 - metaalwaren | 0 | 0 | 0 |
| 97 - andere fabrikaten en halffabrikaten | 0 | 26 | 26 |
| 98 - bunkermateriaal en boordprovisie | 695 | 641 | 1.336 |
| 99 - speciale transacties | 1 | 0 | 2 |
| TOTAAL: | 19.409 | 16.066 | 35.475 |

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

maritiem verkeer in goederencategorieën
haven Oostende

Tabel 02-04: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Oostende, in 1000 ton, 2000

| goederencategorie | Haven van Oostende | | |
|-----------------------|--------------------|--------|---------|
| | lossing | lading | totaal |
| Algemene goederen | 1.636 | 28 | 1.663 |
| ammoniumnitraat | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| bloem | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| cement | 21,6 | 0,0 | 21,6 |
| chemicaliën | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| erts | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ferrochrome | 34,3 | 0,0 | 34,3 |
| gasolie | 6,0 | 0,0 | 6,0 |
| glas | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| grind en zand | 1.418,5 | 0,0 | 1.418,5 |
| hoogovenslakken | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| hout | 21,7 | 0,0 | 21,7 |
| kabels en Materialen | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| kassei | 2,0 | 0,0 | 2,0 |
| katoen | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| keien | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| kunstmeststof | 0,0 | 22,3 | 22,3 |
| magnesiumoxide | 7,2 | 0,0 | 7,2 |
| microsilica | 0,8 | 0,0 | 0,8 |
| orthoxyleen | 17,0 | 0,0 | 17,0 |
| schroot | 0,5 | 3,7 | 4,3 |
| sepeoliet | 74,2 | 0,6 | 74,8 |
| sigaretten | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| silo-machines Jetfoil | 0,0 | 1,0 | 1,0 |
| steenkool | 20,3 | 0,0 | 20,3 |
| turf | 1,7 | 0,0 | 1,7 |
| vee | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| waterglass | 6,8 | 0,0 | 6,8 |
| zout | 3,0 | 0,0 | 3,0 |
| Roll-on-roll-off | 1.076 | 1.392 | 2.469 |
| Toeristische wagens* | 84 | 91 | 175 |
| TOTAAL : | 2.796 | 1.511 | 4.307 |

Bron: AG Haven Oostende. *1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen.

containerverkeer
(TEU)

Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.

Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 368.675 | 4.579 | 91.677 | 464.931 |
| 1981 | 389.920 | 8.081 | 111.138 | 509.139 |
| 1982 | 415.967 | 4.466 | 90.716 | 511.149 |
| 1983 | 504.435 | 4.656 | 102.703 | 611.794 |
| 1984 | 610.643 | 3.506 | 100.426 | 714.575 |
| 1985 | 612.565 | 4.900 | 109.098 | 726.563 |
| 1986 | 638.547 | 4.730 | 104.986 | 748.263 |
| 1987 | 721.543 | 3.694 | 102.849 | 828.086 |
| 1988 | 671.193 | 3.975 | 115.188 | 790.356 |
| 1989 | 711.713 | 5.266 | 143.652 | 860.631 |
| 1990 | 765.262 | 4.382 | 174.725 | 944.369 |
| 1991 | 859.606 | 4.343 | 152.430 | 1.016.379 |
| 1992 | 902.095 | 4.167 | 262.015 | 1.168.277 |
| 1993 | 919.677 | 4.506 | 243.738 | 1.167.921 |
| 1994 | 1.065.979 | 2.833 | 303.682 | 1.372.494 |
| 1995 | 1.146.007 | 1.431 | 260.305 | 1.407.743 |
| 1996 | 1.296.430 | 959 | 271.947 | 1.569.336 |
| 1997 | 1.461.382 | 6.434 | 316.430 | 1.784.246 |
| 1998 | 1.630.874 | 6.173 | 388.442 | 2.025.489 |
| 1999 | 1.793.314 | 6.556 | 405.417 | 2.205.287 |
| 2000 | 2.005.357 | 4.505 | 457.496 | 2.467.358 |

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 355.572 | 5.371 | 89.333 | 450.276 |
| 1981 | 404.691 | 8.736 | 111.061 | 524.488 |
| 1982 | 430.062 | 3.763 | 86.479 | 520.304 |
| 1983 | 521.082 | 4.367 | 102.314 | 627.763 |
| 1984 | 636.890 | 4.131 | 100.942 | 741.963 |
| 1985 | 630.444 | 4.692 | 109.160 | 744.296 |
| 1986 | 674.608 | 5.130 | 106.502 | 786.240 |
| 1987 | 715.650 | 4.948 | 106.291 | 826.889 |
| 1988 | 798.756 | 4.852 | 124.039 | 927.647 |
| 1989 | 762.033 | 5.187 | 144.535 | 911.755 |
| 1990 | 783.851 | 5.238 | 159.657 | 948.746 |
| 1991 | 901.816 | 4.908 | 151.524 | 1.058.248 |
| 1992 | 933.500 | 5.222 | 263.491 | 1.202.213 |
| 1993 | 956.627 | 5.767 | 246.289 | 1.208.683 |
| 1994 | 1.142.194 | 6.724 | 305.626 | 1.454.544 |
| 1995 | 1.183.128 | 4.347 | 268.165 | 1.455.640 |
| 1996 | 1.357.479 | 3.433 | 277.475 | 1.638.387 |
| 1997 | 1.507.807 | 4.179 | 331.723 | 1.843.709 |
| 1998 | 1.634.876 | 4.609 | 387.915 | 2.027.400 |
| 1999 | 1.820.932 | 4.454 | 444.747 | 2.270.133 |
| 2000 | 2.076.977 | 5.395 | 507.849 | 2.590.221 |

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

containerverkeer
(TEU)

Foto: VHC



Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|--------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 724.247 | 9.950 | 181.010 | 915.207 |
| 1981 | 794.611 | 16.817 | 222.199 | 1.033.627 |
| 1982 | 846.029 | 8.229 | 177.195 | 1.031.453 |
| 1983 | 1.025.517 | 9.023 | 205.017 | 1.239.557 |
| 1984 | 1.247.533 | 7.637 | 201.368 | 1.456.538 |
| 1985 | 1.243.009 | 9.592 | 218.258 | 1.470.859 |
| 1986 | 1.313.155 | 9.860 | 211.488 | 1.534.503 |
| 1987 | 1.437.193 | 8.642 | 209.140 | 1.654.975 |
| 1988 | 1.469.949 | 8.827 | 239.227 | 1.718.003 |
| 1989 | 1.473.746 | 10.453 | 288.187 | 1.772.386 |
| 1990 | 1.549.113 | 9.620 | 334.382 | 1.893.115 |
| 1991 | 1.761.422 | 9.251 | 303.954 | 2.074.627 |
| 1992 | 1.835.595 | 9.389 | 525.506 | 2.370.490 |
| 1993 | 1.876.304 | 10.272 | 490.027 | 2.376.603 |
| 1994 | 2.208.173 | 9.557 | 609.308 | 2.827.038 |
| 1995 | 2.329.135 | 5.778 | 528.470 | 2.863.383 |
| 1996 | 2.653.909 | 4.392 | 549.422 | 3.207.723 |
| 1997 | 2.969.189 | 10.613 | 648.153 | 3.627.955 |
| 1998 | 3.265.750 | 10.782 | 776.357 | 4.052.889 |
| 1999 | 3.614.246 | 11.010 | 850.164 | 4.475.420 |
| 2000 | 4.082.334 | 9.900 | 965.345 | 5.057.579 |

Bron: Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen.

containerverkeer
(eenheden)

Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 277.013 | 4.567 | 78.989 | 360.569 |
| 1981 | 304.772 | 8.076 | 90.546 | 403.394 |
| 1982 | 317.675 | 4.443 | 73.244 | 395.362 |
| 1983 | 389.144 | 4.238 | 81.432 | 474.814 |
| 1984 | 466.919 | 3.339 | 78.692 | 548.950 |
| 1985 | 485.633 | 4.697 | 84.558 | 574.888 |
| 1986 | 488.537 | 4.525 | 79.414 | 572.476 |
| 1987 | 571.371 | 3.517 | 79.820 | 654.708 |
| 1988 | 523.960 | 3.691 | 95.537 | 623.188 |
| 1989 | 552.100 | 4.608 | 117.671 | 674.379 |
| 1990 | 563.254 | 3.994 | 130.645 | 697.893 |
| 1991 | 625.172 | 3.681 | 117.866 | 746.719 |
| 1992 | 654.059 | 3.187 | 199.115 | 856.361 |
| 1993 | 663.516 | 3.356 | 186.494 | 853.366 |
| 1994 | 767.090 | 2.256 | 228.879 | 998.225 |
| 1995 | 824.213 | 1.175 | 193.712 | 1.019.100 |
| 1996 | 914.669 | 831 | 198.173 | 1.113.673 |
| 1997 | 1.028.241 | 4.048 | 223.153 | 1.255.442 |
| 1998 | 1.130.791 | 4.146 | 266.010 | 1.400.947 |
| 1999 | 1.226.441 | 4.321 | 273.352 | 1.504.114 |
| 2000 | 1.355.741 | 3.189 | 299.406 | 1.658.336 |

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 277.679 | 5.258 | 76.969 | 359.906 |
| 1981 | 320.114 | 8.708 | 90.148 | 418.970 |
| 1982 | 335.720 | 3.753 | 69.630 | 409.103 |
| 1983 | 405.716 | 3.997 | 79.659 | 489.372 |
| 1984 | 498.084 | 3.853 | 78.000 | 579.937 |
| 1985 | 505.582 | 4.497 | 82.305 | 592.384 |
| 1986 | 517.236 | 4.792 | 78.559 | 600.587 |
| 1987 | 573.855 | 4.545 | 82.157 | 660.557 |
| 1988 | 564.861 | 4.351 | 98.246 | 667.458 |
| 1989 | 582.224 | 4.773 | 116.405 | 703.402 |
| 1990 | 582.094 | 4.593 | 121.149 | 707.836 |
| 1991 | 665.857 | 4.056 | 115.245 | 785.158 |
| 1992 | 684.068 | 4.062 | 194.955 | 883.085 |
| 1993 | 696.916 | 4.331 | 186.718 | 887.965 |
| 1994 | 830.248 | 5.003 | 227.681 | 1.062.932 |
| 1995 | 855.304 | 3.635 | 197.260 | 1.056.199 |
| 1996 | 972.196 | 2.797 | 196.716 | 1.171.709 |
| 1997 | 1.076.747 | 3.318 | 229.636 | 1.309.701 |
| 1998 | 1.143.260 | 3.286 | 264.337 | 1.410.883 |
| 1999 | 1.255.035 | 3.274 | 295.404 | 1.553.713 |
| 2000 | 1.405.658 | 3.529 | 326.809 | 1.735.996 |

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-06: Lossing en lading containers, in aantal eenheden, 1980-2000

| Jaar | naven | | | |
|------|-----------|--------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Totaal |
| 1980 | 554.692 | 9.825 | 155.958 | 720.475 |
| 1981 | 624.886 | 16.784 | 180.694 | 822.364 |
| 1982 | 653.395 | 8.196 | 142.874 | 804.465 |
| 1983 | 794.860 | 8.235 | 161.091 | 964.186 |
| 1984 | 965.003 | 7.192 | 156.692 | 1.128.887 |
| 1985 | 991.215 | 9.194 | 166.863 | 1.167.272 |
| 1986 | 1.005.773 | 9.317 | 157.973 | 1.173.063 |
| 1987 | 1.145.226 | 8.062 | 161.977 | 1.315.265 |
| 1988 | 1.088.821 | 8.042 | 193.783 | 1.290.646 |
| 1989 | 1.134.324 | 9.381 | 234.076 | 1.377.781 |
| 1990 | 1.145.348 | 8.587 | 251.794 | 1.405.729 |
| 1991 | 1.291.029 | 7.737 | 233.111 | 1.531.877 |
| 1992 | 1.338.127 | 7.249 | 394.070 | 1.739.446 |
| 1993 | 1.360.432 | 7.687 | 373.212 | 1.741.331 |
| 1994 | 1.597.338 | 7.259 | 456.560 | 2.061.157 |
| 1995 | 1.679.517 | 4.810 | 390.972 | 2.075.299 |
| 1996 | 1.886.865 | 3.628 | 394.889 | 2.285.382 |
| 1997 | 2.104.988 | 7.366 | 452.789 | 2.565.143 |
| 1998 | 2.274.051 | 7.432 | 530.347 | 2.811.830 |
| 1999 | 2.481.476 | 7.595 | 568.756 | 3.057.827 |
| 2000 | 2.761.399 | 6.718 | 626.215 | 3.394.332 |

Bron: tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen.

containerverkeer

Containerverkeer in de Vlaamse havens (TEU)

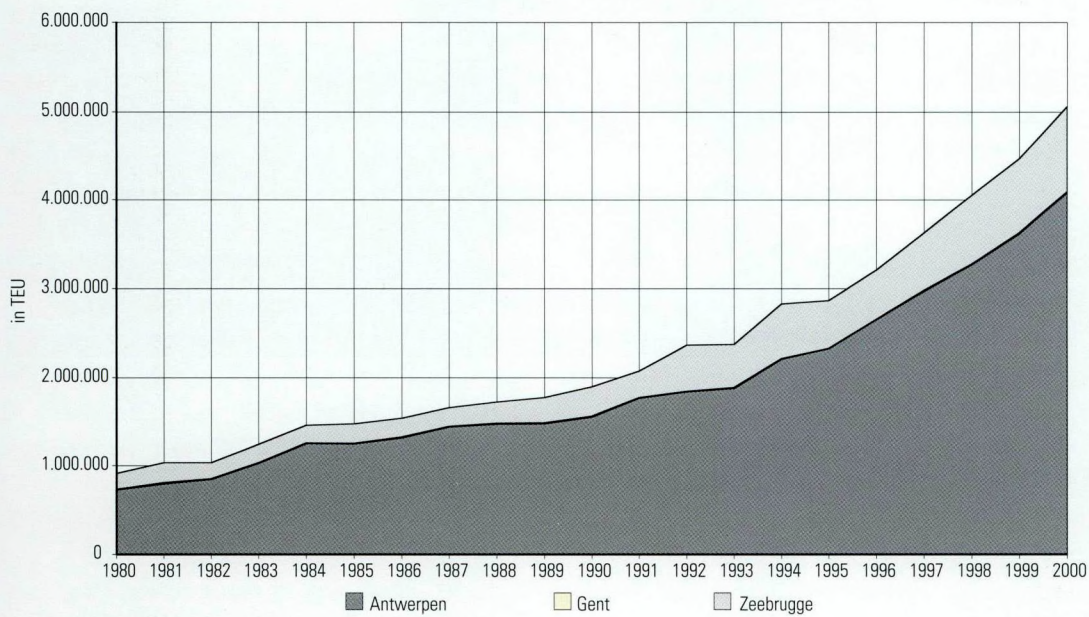
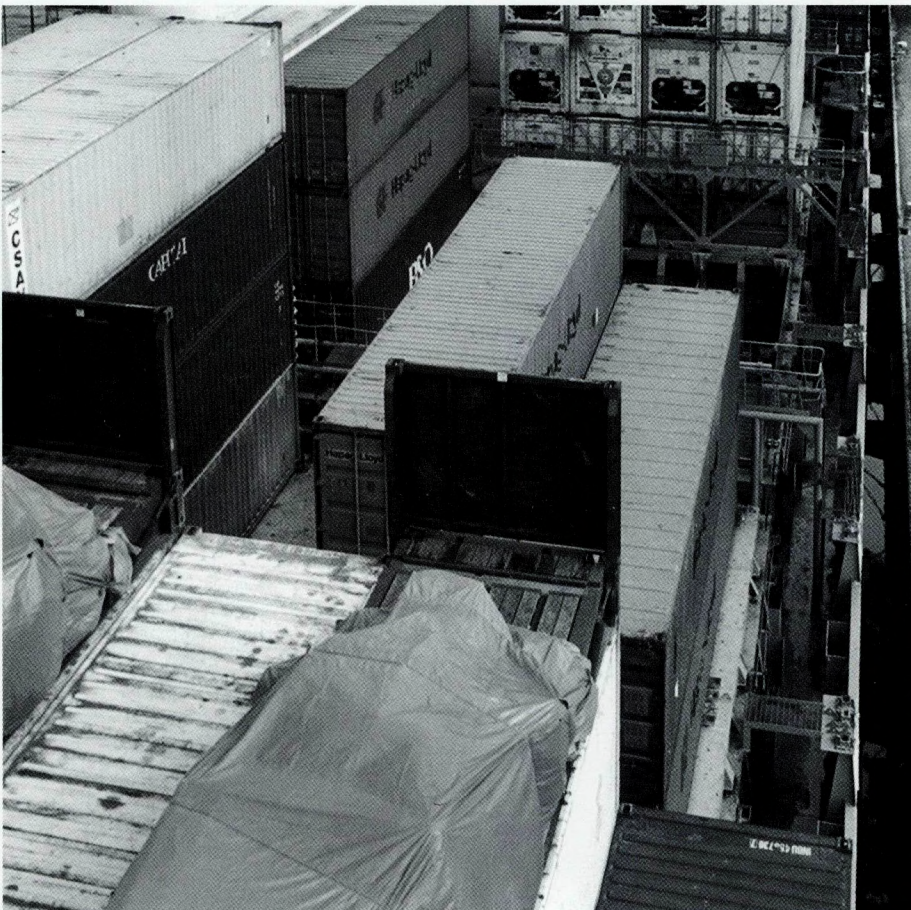


Foto: VHC



droge massagoederen

Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: “droge massagoederen”, “vloeibare massagoederen”, “containers”, “roll-on-roll-off” en “overige stukgoederen”. De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.



Foto: VHC

Tabel 04-01: Lossingen droge goederen massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|--------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 25.974 | 13.259 | 1.798 | 41.032 |
| 1981 | 24.541 | 13.884 | 1.453 | 39.878 |
| 1982 | 25.817 | 16.625 | 1.848 | 44.290 |
| 1983 | 22.453 | 15.797 | 1.964 | 40.214 |
| 1984 | 24.328 | 17.729 | 2.010 | 44.067 |
| 1985 | 25.001 | 16.515 | 2.518 | 44.035 |
| 1986 | 22.386 | 16.154 | 2.353 | 40.893 |
| 1987 | 22.197 | 16.798 | 2.928 | 41.923 |
| 1988 | 25.617 | 15.967 | 3.144 | 44.728 |
| 1989 | 24.545 | 14.795 | 5.217 | 44.556 |
| 1990 | 26.323 | 15.576 | 7.605 | 49.504 |
| 1991 | 24.254 | 17.554 | 7.600 | 49.409 |
| 1992 | 24.712 | 15.196 | 8.138 | 48.046 |
| 1993 | 21.528 | 14.775 | 5.140 | 41.443 |
| 1994 | 22.833 | 16.736 | 5.259 | 44.828 |
| 1995 | 24.930 | 15.599 | 3.977 | 44.506 |
| 1996 | 20.326 | 15.084 | 3.308 | 38.718 |
| 1997 | 19.304 | 16.234 | 3.417 | 38.955 |
| 1998 | 23.248 | 15.687 | 3.422 | 42.357 |
| 1999 | 19.290 | 14.793 | 3.879 | 37.962 |
| 2000 | 21.092 | 14.882 | 2.380 | 38.354 |

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-02: Ladingen droge goederen massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 8.528 | 775 | 390 | 9.693 |
| 1981 | 6.871 | 1.157 | 388 | 8.416 |
| 1982 | 6.026 | 1.589 | 132 | 7.747 |
| 1983 | 5.376 | 2.700 | 161 | 8.236 |
| 1984 | 5.947 | 2.881 | 221 | 9.049 |
| 1985 | 5.726 | 4.266 | 647 | 10.639 |
| 1986 | 5.781 | 2.592 | 292 | 8.666 |
| 1987 | 4.897 | 2.169 | 475 | 7.542 |
| 1988 | 5.823 | 2.550 | 866 | 9.240 |
| 1989 | 5.481 | 2.825 | 871 | 9.177 |
| 1990 | 6.297 | 2.268 | 1.202 | 9.766 |
| 1991 | 6.147 | 2.433 | 2.220 | 10.800 |
| 1992 | 6.705 | 2.526 | 1.200 | 10.431 |
| 1993 | 6.114 | 2.009 | 1.731 | 9.854 |
| 1994 | 7.275 | 1.883 | 309 | 9.467 |
| 1995 | 6.908 | 1.382 | 230 | 8.520 |
| 1996 | 6.934 | 1.372 | 137 | 8.443 |
| 1997 | 7.025 | 1.727 | 739 | 9.491 |
| 1998 | 6.906 | 1.774 | 946 | 9.626 |
| 1999 | 6.851 | 2.672 | 1.034 | 10.557 |
| 2000 | 6.662 | 1.869 | 76 | 8.607 |

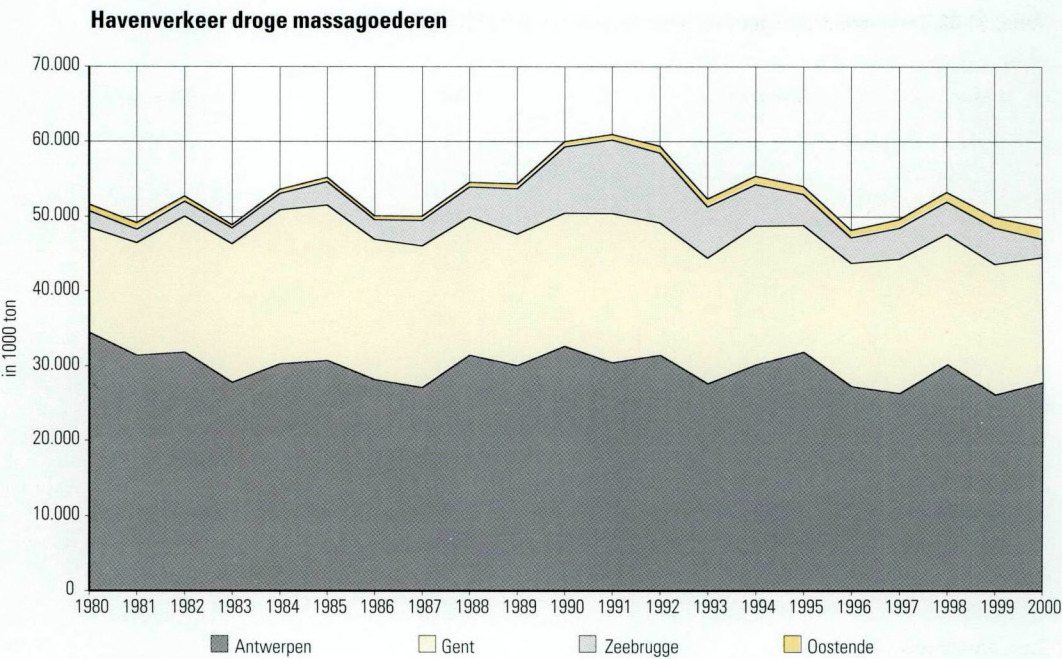
Bron: Havenbesturen

droge massagoederen

Tabel 04-03: Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|--------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Totaal |
| 1980 | 34.502 | 14.035 | 2.188 | 877 | 51.602 |
| 1981 | 31.412 | 15.041 | 1.841 | 848 | 49.141 |
| 1982 | 31.843 | 18.214 | 1.980 | 709 | 52.746 |
| 1983 | 27.828 | 18.497 | 2.125 | 450 | 48.901 |
| 1984 | 30.275 | 20.611 | 2.231 | 531 | 53.647 |
| 1985 | 30.727 | 20.781 | 3.165 | 572 | 55.245 |
| 1986 | 28.167 | 18.746 | 2.645 | 532 | 50.090 |
| 1987 | 27.094 | 18.967 | 3.403 | 555 | 50.019 |
| 1988 | 31.440 | 18.518 | 4.010 | 613 | 54.581 |
| 1989 | 30.025 | 17.620 | 6.088 | 663 | 54.396 |
| 1990 | 32.620 | 17.843 | 8.807 | 727 | 59.997 |
| 1991 | 30.402 | 19.988 | 9.820 | 752 | 60.961 |
| 1992 | 31.416 | 17.722 | 9.338 | 872 | 59.349 |
| 1993 | 27.642 | 16.784 | 6.871 | 1.067 | 52.364 |
| 1994 | 30.108 | 18.619 | 5.568 | 1.135 | 55.430 |
| 1995 | 31.838 | 16.981 | 4.207 | 1.041 | 54.067 |
| 1996 | 27.260 | 16.456 | 3.445 | 1.040 | 48.201 |
| 1997 | 26.329 | 17.961 | 4.156 | 1.181 | 49.627 |
| 1998 | 30.154 | 17.461 | 4.368 | 1.296 | 53.279 |
| 1999 | 26.141 | 17.465 | 4.913 | 1.401 | 49.920 |
| 2000 | 27.754 | 16.751 | 2.456 | 1.604 | 48.565 |

Bron: Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende



vloeibare massagoederen



Foto: VHC

Tabel 04-04: Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 11.429 | 1.030 | 5.239 | 17.698 |
| 1981 | 10.624 | 1.138 | 4.332 | 16.094 |
| 1982 | 14.843 | 1.586 | 800 | 17.229 |
| 1983 | 14.134 | 2.324 | 614 | 17.072 |
| 1984 | 14.780 | 1.838 | 512 | 17.131 |
| 1985 | 12.321 | 2.240 | 593 | 15.154 |
| 1986 | 19.299 | 1.781 | 706 | 21.786 |
| 1987 | 16.921 | 1.495 | 1.695 | 20.111 |
| 1988 | 16.016 | 1.529 | 3.034 | 20.580 |
| 1989 | 15.696 | 1.653 | 3.725 | 21.074 |
| 1990 | 17.851 | 2.255 | 4.010 | 24.116 |
| 1991 | 17.822 | 1.699 | 4.167 | 23.688 |
| 1992 | 18.005 | 1.674 | 4.405 | 24.084 |
| 1993 | 18.324 | 1.458 | 4.347 | 24.129 |
| 1994 | 20.769 | 1.535 | 4.279 | 26.583 |
| 1995 | 18.440 | 1.234 | 4.448 | 24.122 |
| 1996 | 17.949 | 1.178 | 4.156 | 23.283 |
| 1997 | 20.249 | 1.489 | 4.554 | 26.292 |
| 1998 | 20.966 | 1.692 | 4.251 | 26.909 |
| 1999 | 19.856 | 1.463 | 4.295 | 25.614 |
| 2000 | 23.466 | 2.193 | 4.391 | 30.050 |

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

Tabel 04-05: Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 7.545 | 884 | 273 | 8.702 |
| 1981 | 6.582 | 713 | 217 | 7.512 |
| 1982 | 7.217 | 294 | 416 | 7.927 |
| 1983 | 6.018 | 221 | 257 | 6.496 |
| 1984 | 6.929 | 199 | 197 | 7.326 |
| 1985 | 5.596 | 235 | 223 | 6.054 |
| 1986 | 6.625 | 544 | 261 | 7.431 |
| 1987 | 7.559 | 421 | 300 | 8.280 |
| 1988 | 6.640 | 268 | 331 | 7.239 |
| 1989 | 7.519 | 350 | 445 | 8.314 |
| 1990 | 8.016 | 683 | 568 | 9.267 |
| 1991 | 7.726 | 461 | 572 | 8.758 |
| 1992 | 8.912 | 363 | 534 | 9.809 |
| 1993 | 9.082 | 460 | 556 | 10.098 |
| 1994 | 8.887 | 423 | 639 | 9.949 |
| 1995 | 7.121 | 299 | 717 | 8.137 |
| 1996 | 9.111 | 204 | 655 | 9.970 |
| 1997 | 8.873 | 300 | 589 | 9.762 |
| 1998 | 8.518 | 406 | 550 | 9.474 |
| 1999 | 9.358 | 648 | 735 | 10.741 |
| 2000 | 10.573 | 634 | 679 | 11.886 |

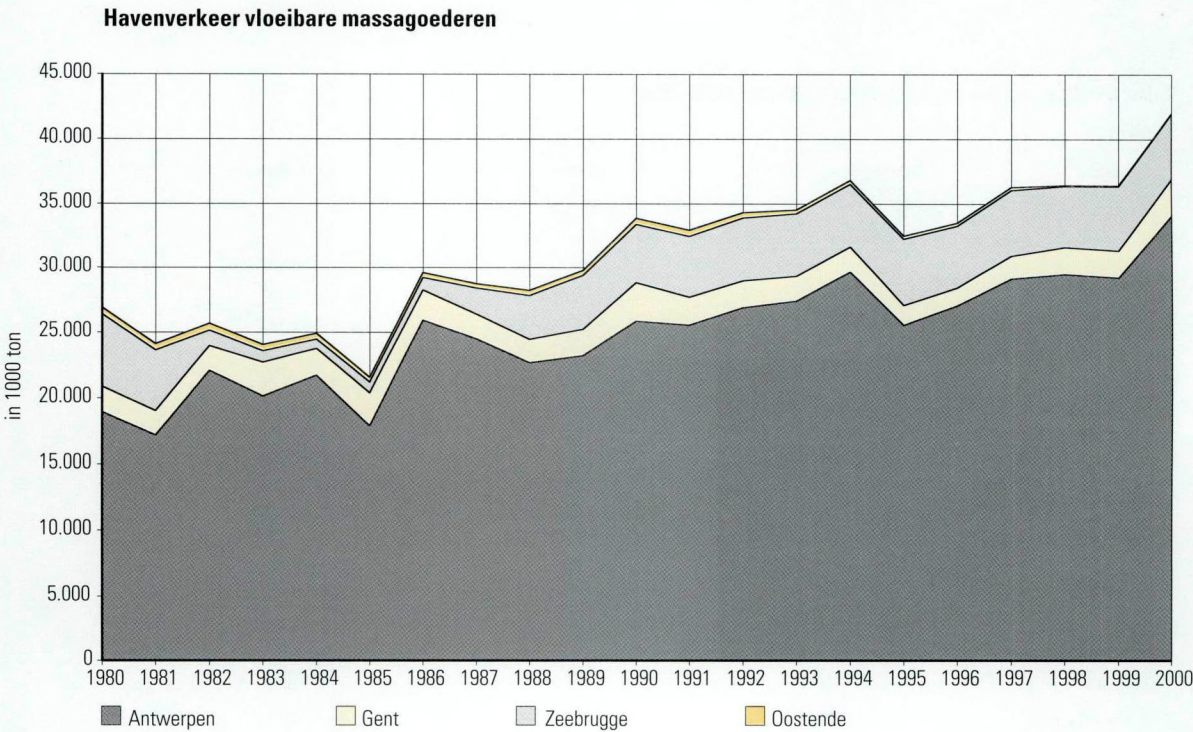
Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen.

vloeibare massagoederen

Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|-------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Totaal |
| 1980 | 18.974 | 1.913 | 5.512 | 498 | 26.897 |
| 1981 | 17.206 | 1.852 | 4.549 | 482 | 24.088 |
| 1982 | 22.060 | 1.880 | 1.216 | 531 | 25.687 |
| 1983 | 20.152 | 2.545 | 871 | 457 | 24.025 |
| 1984 | 21.710 | 2.038 | 709 | 440 | 24.896 |
| 1985 | 17.917 | 2.475 | 816 | 361 | 21.569 |
| 1986 | 25.925 | 2.325 | 967 | 370 | 29.587 |
| 1987 | 24.480 | 1.916 | 1.995 | 344 | 28.735 |
| 1988 | 22.657 | 1.797 | 3.365 | 390 | 28.208 |
| 1989 | 23.215 | 2.003 | 4.170 | 383 | 29.771 |
| 1990 | 25.867 | 2.938 | 4.578 | 486 | 33.869 |
| 1991 | 25.548 | 2.160 | 4.739 | 475 | 32.922 |
| 1992 | 26.916 | 2.037 | 4.939 | 431 | 34.324 |
| 1993 | 27.406 | 1.918 | 4.903 | 305 | 34.531 |
| 1994 | 29.656 | 1.957 | 4.918 | 278 | 36.809 |
| 1995 | 25.561 | 1.533 | 5.166 | 214 | 32.474 |
| 1996 | 27.060 | 1.382 | 4.811 | 238 | 33.491 |
| 1997 | 29.122 | 1.789 | 5.142 | 225 | 36.278 |
| 1998 | 29.484 | 2.098 | 4.801 | 39 | 36.422 |
| 1999 | 29.214 | 2.111 | 5.030 | 37 | 36.392 |
| 2000 | 34.039 | 2.827 | 5.070 | 30 | 41.966 |

Bron: Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.



containers



Tabel 04-07: Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 2.803 | 17 | 1.012 | 3.831 |
| 1981 | 2.871 | 21 | 1.036 | 3.928 |
| 1982 | 2.738 | 10 | 874 | 3.622 |
| 1983 | 3.285 | 14 | 970 | 4.269 |
| 1984 | 3.648 | 15 | 953 | 4.616 |
| 1985 | 3.957 | 21 | 1.031 | 5.009 |
| 1986 | 4.009 | 27 | 1.033 | 5.070 |
| 1987 | 5.335 | 23 | 1.037 | 6.395 |
| 1988 | 6.122 | 28 | 1.157 | 7.307 |
| 1989 | 6.442 | 39 | 1.528 | 8.009 |
| 1990 | 7.291 | 37 | 1.844 | 9.171 |
| 1991 | 8.279 | 40 | 1.788 | 10.106 |
| 1992 | 8.319 | 33 | 3.059 | 11.411 |
| 1993 | 8.225 | 30 | 2.784 | 11.039 |
| 1994 | 9.580 | 32 | 3.328 | 12.940 |
| 1995 | 10.673 | 23 | 2.843 | 13.540 |
| 1996 | 12.168 | 17 | 2.755 | 14.940 |
| 1997 | 13.805 | 135 | 3.291 | 17.231 |
| 1998 | 15.435 | 138 | 4.019 | 19.592 |
| 1999 | 16.480 | 141 | 4.170 | 20.791 |
| 2000 | 18.228 | 73 | 5.123 | 23.424 |

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-08: Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 3.323 | 36 | 976 | 4.335 |
| 1981 | 4.250 | 87 | 1.192 | 5.529 |
| 1982 | 4.479 | 22 | 925 | 5.426 |
| 1983 | 5.507 | 34 | 1.140 | 6.681 |
| 1984 | 7.071 | 40 | 1.202 | 8.313 |
| 1985 | 6.964 | 47 | 1.261 | 8.272 |
| 1986 | 7.081 | 32 | 1.237 | 8.350 |
| 1987 | 8.131 | 45 | 1.300 | 9.476 |
| 1988 | 8.512 | 42 | 1.758 | 10.312 |
| 1989 | 8.632 | 49 | 2.046 | 10.727 |
| 1990 | 9.263 | 66 | 2.102 | 11.430 |
| 1991 | 10.655 | 87 | 2.002 | 12.744 |
| 1992 | 11.338 | 93 | 3.381 | 14.812 |
| 1993 | 12.105 | 110 | 3.348 | 15.563 |
| 1994 | 14.756 | 114 | 4.069 | 18.939 |
| 1995 | 15.122 | 78 | 3.512 | 18.712 |
| 1996 | 17.292 | 61 | 3.507 | 20.860 |
| 1997 | 19.622 | 69 | 4.345 | 24.036 |
| 1998 | 19.941 | 64 | 5.129 | 25.134 |
| 1999 | 22.962 | 75 | 5.787 | 28.824 |
| 2000 | 26.297 | 69 | 6.487 | 32.853 |

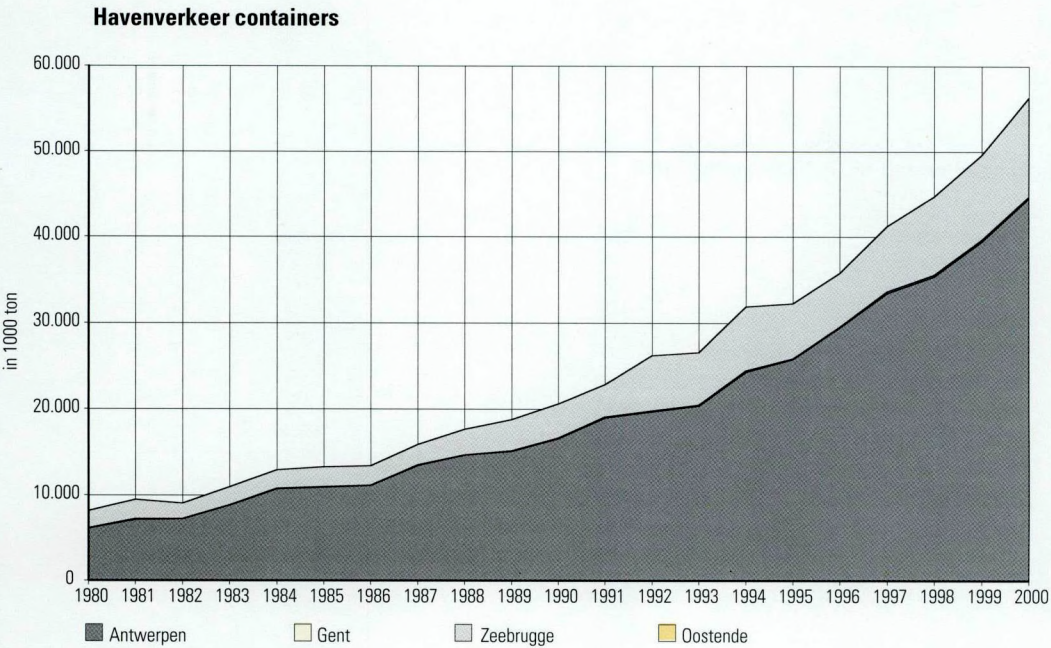
Bron: Havenbesturen.

containers

Tabel 04-09: Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Totaal |
| 1980 | 6.126 | 52 | 1.988 | 0 | 8.166 |
| 1981 | 7.122 | 108 | 2.228 | 0 | 9.457 |
| 1982 | 7.217 | 32 | 1.799 | 0 | 9.048 |
| 1983 | 8.791 | 48 | 2.110 | 0 | 10.950 |
| 1984 | 10.718 | 55 | 2.155 | 0 | 12.928 |
| 1985 | 10.921 | 68 | 2.292 | 0 | 13.281 |
| 1986 | 11.091 | 59 | 2.270 | 0 | 13.420 |
| 1987 | 13.466 | 68 | 2.337 | 0 | 15.872 |
| 1988 | 14.634 | 71 | 2.915 | 0 | 17.619 |
| 1989 | 15.074 | 88 | 3.574 | 0 | 18.736 |
| 1990 | 16.553 | 102 | 3.946 | 0 | 20.602 |
| 1991 | 18.933 | 127 | 3.790 | 0 | 22.850 |
| 1992 | 19.657 | 126 | 6.440 | 0 | 26.223 |
| 1993 | 20.330 | 141 | 6.132 | 0 | 26.603 |
| 1994 | 24.336 | 146 | 7.397 | 0 | 31.879 |
| 1995 | 25.796 | 101 | 6.355 | 0 | 32.252 |
| 1996 | 29.460 | 78 | 6.262 | 0 | 35.800 |
| 1997 | 33.427 | 204 | 7.636 | 0 | 41.267 |
| 1998 | 35.376 | 202 | 9.148 | 0 | 44.726 |
| 1999 | 39.442 | 216 | 9.957 | 0 | 49.615 |
| 2000 | 44.526 | 142 | 11.610 | 0 | 56.278 |

Bron: Tabellen 04-07 en 04-08.



roll-on-roll-off



Foto: Havenbedrijf Gent

Tabel 04-10: Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | Totaal |
|------|-----------|------|-----------|--|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | | |
| 1980 | 840 | 235 | 1.973 | | 3.048 |
| 1981 | 824 | 231 | 1.688 | | 2.743 |
| 1982 | 909 | 234 | 1.665 | | 2.808 |
| 1983 | 1.006 | 274 | 2.023 | | 3.304 |
| 1984 | 875 | 286 | 2.664 | | 3.826 |
| 1985 | 903 | 288 | 3.104 | | 4.294 |
| 1986 | 1.007 | 322 | 3.607 | | 4.936 |
| 1987 | 1.298 | 347 | 3.805 | | 5.450 |
| 1988 | 1.639 | 452 | 3.771 | | 5.862 |
| 1989 | 1.911 | 546 | 4.723 | | 7.180 |
| 1990 | 1.856 | 589 | 5.383 | | 7.828 |
| 1991 | 1.737 | 608 | 5.231 | | 7.576 |
| 1992 | 2.014 | 617 | 5.209 | | 7.840 |
| 1993 | 1.821 | 584 | 5.492 | | 7.897 |
| 1994 | 1.965 | 550 | 6.251 | | 8.766 |
| 1995 | 2.572 | 704 | 6.236 | | 9.511 |
| 1996 | 2.532 | 680 | 6.039 | | 9.251 |
| 1997 | 2.906 | 676 | 6.720 | | 10.302 |
| 1998 | 3.288 | 724 | 6.382 | | 10.394 |
| 1999 | 3.165 | 732 | 6.518 | | 10.415 |
| 2000 | 3.173 | 699 | 6.744 | | 10.616 |

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-11: Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | Totaal |
|------|-----------|------|-----------|--|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | | |
| 1980 | 759 | 146 | 2.358 | | 3.263 |
| 1981 | 857 | 145 | 2.341 | | 3.343 |
| 1982 | 854 | 163 | 2.470 | | 3.487 |
| 1983 | 1.047 | 225 | 2.916 | | 4.188 |
| 1984 | 941 | 244 | 3.909 | | 5.094 |
| 1985 | 957 | 261 | 4.605 | | 5.823 |
| 1986 | 921 | 232 | 5.293 | | 6.445 |
| 1987 | 1.146 | 248 | 5.704 | | 7.098 |
| 1988 | 1.369 | 312 | 5.536 | | 7.217 |
| 1989 | 1.562 | 355 | 6.663 | | 8.580 |
| 1990 | 1.464 | 323 | 6.908 | | 8.695 |
| 1991 | 1.207 | 294 | 6.267 | | 7.768 |
| 1992 | 1.332 | 343 | 6.386 | | 8.062 |
| 1993 | 1.109 | 332 | 6.792 | | 8.233 |
| 1994 | 1.296 | 409 | 7.372 | | 9.077 |
| 1995 | 2.266 | 460 | 7.138 | | 9.864 |
| 1996 | 2.233 | 475 | 6.751 | | 9.459 |
| 1997 | 2.484 | 537 | 7.935 | | 10.956 |
| 1998 | 2.564 | 578 | 7.979 | | 11.121 |
| 1999 | 2.550 | 618 | 8.243 | | 11.411 |
| 2000 | 2.794 | 580 | 8.614 | | 11.988 |

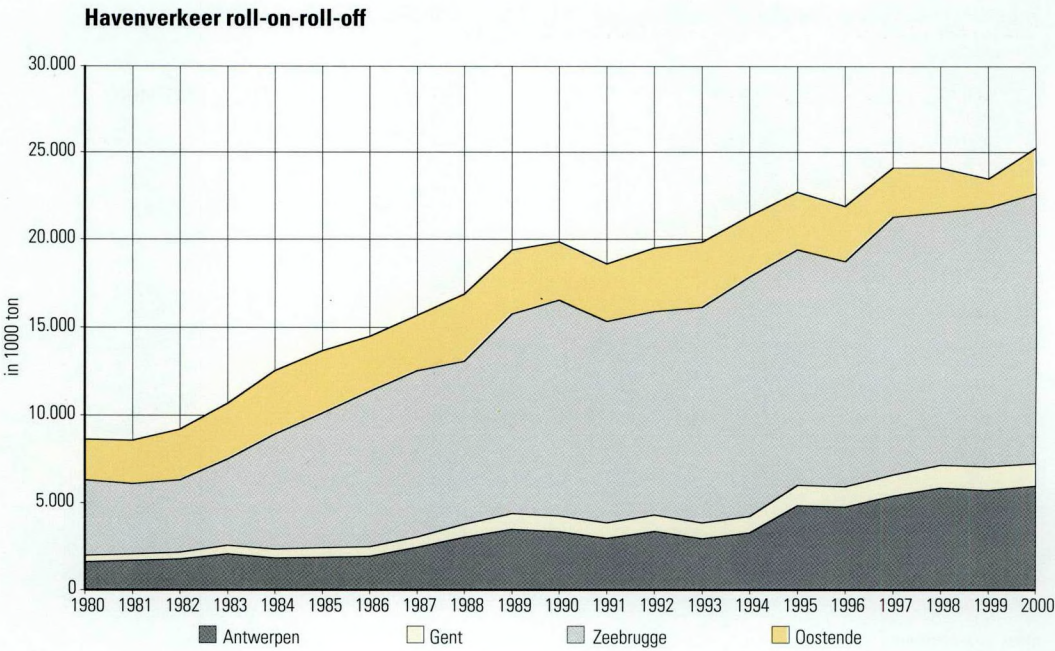
Bron: Havenbesturen.

roll-on-roll-off

Tabel 04-12: Lossing + lading roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | |
| 1980 | 1.599 | 381 | 4.331 | 2.310 | 8.620 |
| 1981 | 1.682 | 376 | 4.029 | 2.467 | 8.553 |
| 1982 | 1.763 | 397 | 4.135 | 2.899 | 9.194 |
| 1983 | 2.053 | 499 | 4.939 | 3.191 | 10.683 |
| 1984 | 1.816 | 530 | 6.573 | 3.619 | 12.538 |
| 1985 | 1.860 | 549 | 7.709 | 3.564 | 13.682 |
| 1986 | 1.928 | 553 | 8.900 | 3.106 | 14.487 |
| 1987 | 2.445 | 595 | 9.509 | 3.120 | 15.669 |
| 1988 | 3.008 | 764 | 9.307 | 3.783 | 16.862 |
| 1989 | 3.473 | 901 | 11.386 | 3.594 | 19.353 |
| 1990 | 3.320 | 912 | 12.291 | 3.315 | 19.838 |
| 1991 | 2.944 | 902 | 11.498 | 3.220 | 18.565 |
| 1992 | 3.346 | 960 | 11.595 | 3.581 | 19.482 |
| 1993 | 2.930 | 916 | 12.284 | 3.692 | 19.822 |
| 1994 | 3.261 | 958 | 13.623 | 3.480 | 21.322 |
| 1995 | 4.837 | 1.164 | 13.374 | 3.315 | 22.690 |
| 1996 | 4.765 | 1.155 | 12.790 | 3.170 | 21.880 |
| 1997 | 5.390 | 1.213 | 14.654 | 2.847 | 24.104 |
| 1998 | 5.852 | 1.302 | 14.361 | 2.573 | 24.088 |
| 1999 | 5.715 | 1.350 | 14.761 | 1.640 | 23.466 |
| 2000 | 5.967 | 1.279 | 15.358 | 2.644 | 25.248 |

Bron: Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.



conventioneel stukgoed



Tabel 04-13: Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 5.503 | 607 | 66 | 6.175 |
| 1981 | 4.863 | 449 | 43 | 5.356 |
| 1982 | 5.760 | 556 | 73 | 6.389 |
| 1983 | 5.591 | 533 | 114 | 6.238 |
| 1984 | 6.417 | 609 | 87 | 7.113 |
| 1985 | 5.940 | 704 | 106 | 6.750 |
| 1986 | 6.979 | 706 | 236 | 7.921 |
| 1987 | 7.296 | 746 | 261 | 8.303 |
| 1988 | 8.440 | 734 | 363 | 9.538 |
| 1989 | 8.333 | 571 | 474 | 9.378 |
| 1990 | 9.012 | 610 | 646 | 10.268 |
| 1991 | 8.561 | 624 | 841 | 10.026 |
| 1992 | 9.169 | 552 | 698 | 10.419 |
| 1993 | 7.740 | 498 | 866 | 9.104 |
| 1994 | 7.779 | 517 | 990 | 9.286 |
| 1995 | 8.497 | 772 | 1.147 | 10.416 |
| 1996 | 6.919 | 553 | 927 | 8.399 |
| 1997 | 6.802 | 765 | 481 | 8.048 |
| 1998 | 8.855 | 1.553 | 357 | 10.765 |
| 1999 | 7.359 | 1.796 | 577 | 9.732 |
| 2000 | 9.250 | 2.127 | 771 | 12.148 |

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-14: Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

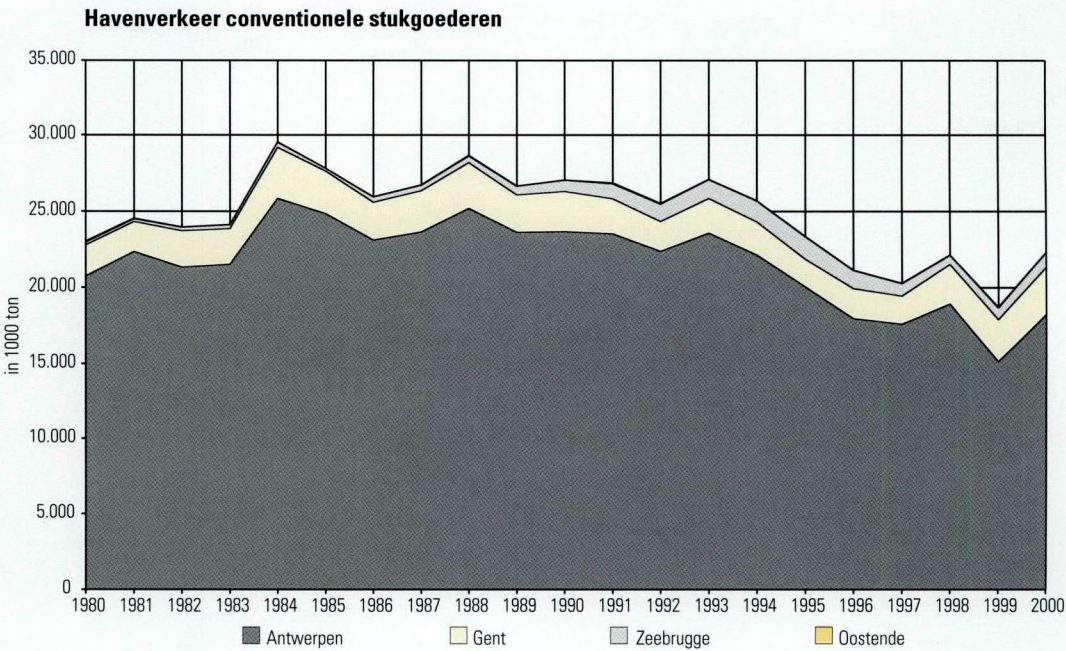
| Jaar | haven | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | |
| 1980 | 15.232 | 1.436 | 103 | 16.771 |
| 1981 | 17.475 | 1.502 | 151 | 19.128 |
| 1982 | 15.561 | 1.815 | 153 | 17.529 |
| 1983 | 15.906 | 1.801 | 144 | 17.851 |
| 1984 | 19.403 | 2.750 | 246 | 22.398 |
| 1985 | 18.881 | 2.095 | 78 | 21.054 |
| 1986 | 16.114 | 1.769 | 106 | 17.989 |
| 1987 | 16.320 | 1.962 | 108 | 18.390 |
| 1988 | 16.730 | 2.274 | 89 | 19.093 |
| 1989 | 15.281 | 1.863 | 114 | 17.258 |
| 1990 | 14.637 | 2.033 | 80 | 16.750 |
| 1991 | 14.957 | 1.655 | 166 | 16.779 |
| 1992 | 13.181 | 1.420 | 430 | 15.032 |
| 1993 | 15.806 | 1.777 | 381 | 17.964 |
| 1994 | 14.354 | 1.636 | 390 | 16.380 |
| 1995 | 11.545 | 1.032 | 325 | 12.901 |
| 1996 | 11.062 | 1.383 | 263 | 12.708 |
| 1997 | 10.825 | 1.044 | 338 | 12.207 |
| 1998 | 10.068 | 1.016 | 248 | 11.332 |
| 1999 | 7.783 | 967 | 202 | 8.952 |
| 2000 | 8.995 | 914 | 210 | 10.119 |

Bron: Havenbesturen.

Tabel 04-15: Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | |
| 1980 | 20.734 | 2.043 | 169 | 74 | 23.020 |
| 1981 | 22.339 | 1.951 | 194 | 38 | 24.522 |
| 1982 | 21.320 | 2.372 | 226 | 29 | 23.947 |
| 1983 | 21.497 | 2.334 | 258 | 21 | 24.110 |
| 1984 | 25.820 | 3.358 | 333 | 39 | 29.550 |
| 1985 | 24.821 | 2.799 | 184 | 16 | 27.821 |
| 1986 | 23.093 | 2.475 | 342 | 29 | 25.939 |
| 1987 | 23.616 | 2.708 | 369 | 21 | 26.714 |
| 1988 | 25.170 | 3.009 | 452 | 41 | 28.672 |
| 1989 | 23.614 | 2.435 | 588 | 22 | 26.658 |
| 1990 | 23.649 | 2.643 | 726 | 25 | 27.043 |
| 1991 | 23.519 | 2.279 | 1.007 | 59 | 26.863 |
| 1992 | 22.350 | 1.973 | 1.128 | 39 | 25.489 |
| 1993 | 23.546 | 2.275 | 1.247 | 26 | 27.094 |
| 1994 | 22.133 | 2.153 | 1.380 | 7 | 25.673 |
| 1995 | 20.042 | 1.804 | 1.472 | 23 | 23.341 |
| 1996 | 17.981 | 1.936 | 1.190 | 19 | 21.126 |
| 1997 | 17.627 | 1.809 | 819 | 25 | 20.279 |
| 1998 | 18.923 | 2.569 | 605 | 29 | 22.126 |
| 1999 | 15.142 | 2.763 | 779 | 30 | 18.714 |
| 2000 | 18.245 | 3.041 | 981 | 29 | 22.296 |

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende.



herkomst en bestemming goederen

Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Zeebrugge en Oostende) of op gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (Gent en Antwerpen). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek "andere" houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming "zee" (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

| Herkomst | haven | | | |
|-----------|-----------|------|-----------|----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
| Europa | 45% | 27% | 61% | 49% |
| N-Amerika | 16% | 24% | 2% | 0% |
| Z-Amerika | 12% | 28% | 2% | 0% |
| Oceanië | 3% | 3% | 2% | 0% |
| Azië | 9% | 10% | 5% | 0% |
| Afrika | 15% | 7% | 18% | 0% |
| Andere | 0% | 0% | 10% | 51% |

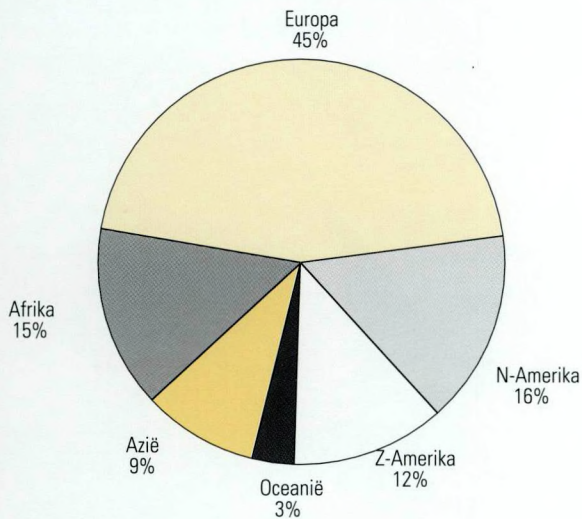
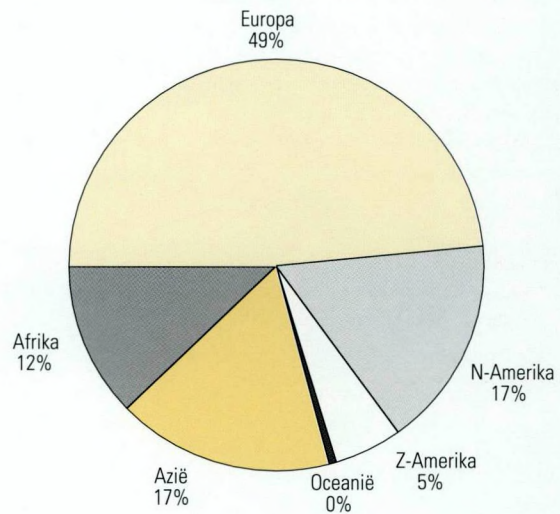
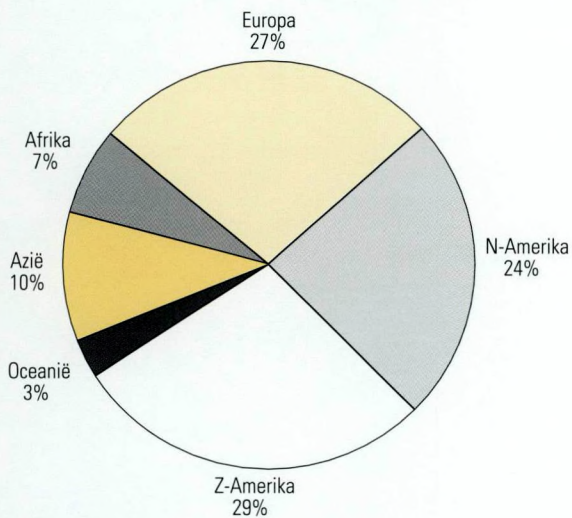
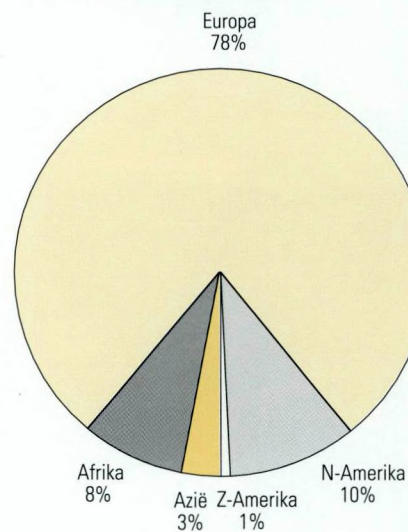
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende : havenbesturen, 2000 Antwerpen : NIS, eerste 8 maanden 2000.

Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

| Bestemming | haven | | | |
|------------|-----------|------|-----------|----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
| Europa | 49% | 78% | 78% | 100% |
| N-Amerika | 17% | 10% | 4% | 0% |
| Z-Amerika | 5% | 1% | 4% | 0% |
| Oceanië | 1% | 0% | 0% | 0% |
| Azië | 17% | 3% | 8% | 0% |
| Afrika | 12% | 8% | 2% | 0% |
| Andere | 0% | 0% | 4% | 0% |

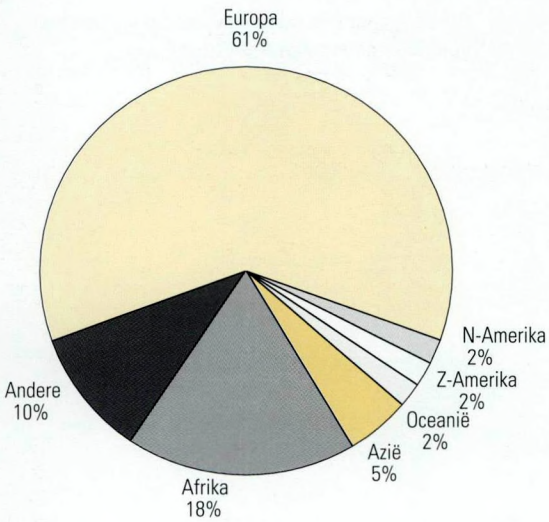
Bron: Gent, Zeebrugge en Oostende : havenbesturen, 2000 Antwerpen : NIS, eerste 8 maanden 2000, correctie voor bestemming Canada.

herkomst en bestemming goederen

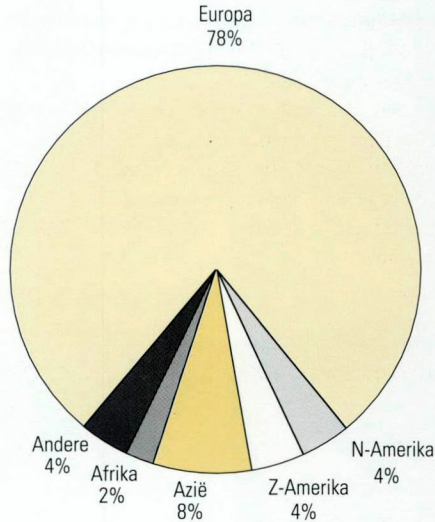
**Herkomst van de goederen die aankomen
in de haven van Antwerpen****Bestemming van de goederen die vertrekken
vanuit de haven van Antwerpen****Herkomst van de goederen die aankomen
in de haven van Gent****Bestemming van de goederen die vertrekken
vanuit de haven van Gent**

herkomst en bestemming goederen

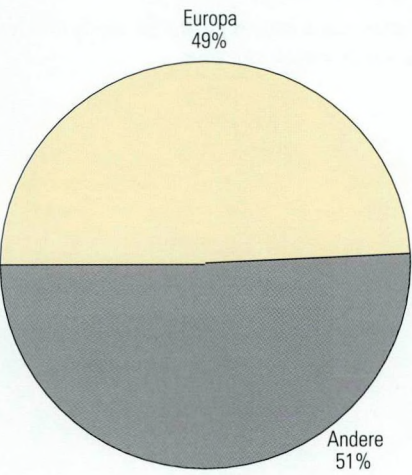
Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Zeebrugge



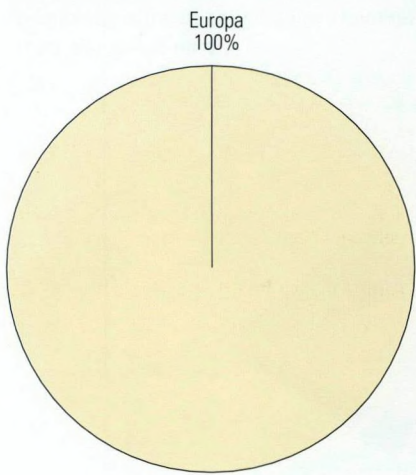
Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Zeebrugge



Herkomst van de goederen die aankomen in de haven van Oostende



Bestemming van de goederen die vertrekken vanuit de haven van Oostende



passagiers

Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutsambt).



Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Totaal |
| 1980 | 7.134 | n.b. | 1.143.171 | 1.393.490 | 2.543.795 |
| 1981 | 6.296 | n.b. | 1.153.602 | 1.204.701 | 2.364.599 |
| 1982 | 4.293 | n.b. | 1.097.695 | 1.245.734 | 2.347.722 |
| 1983 | 4.049 | n.b. | 1.001.677 | 1.229.000 | 2.234.726 |
| 1984 | 4.417 | n.b. | 1.038.397 | 1.305.413 | 2.348.227 |
| 1985 | 3.803 | n.b. | 974.689 | 1.163.222 | 2.141.714 |
| 1986 | 3.060 | 263 | 869.600 | 1.034.350 | 1.907.273 |
| 1987 | 4.551 | 230 | 840.019 | 999.570 | 1.844.370 |
| 1988 | 4.605 | 209 | 572.221 | 1.076.419 | 1.653.454 |
| 1989 | 4.828 | 189 | 782.799 | 1.009.115 | 1.796.931 |
| 1990 | 3.008 | 123 | 839.444 | 1.007.971 | 1.850.546 |
| 1991 | 2.975 | 141 | 809.351 | 979.201 | 1.791.668 |
| 1992 | 4.010 | 184 | 585.365 | 1.105.452 | 1.695.011 |
| 1993 | 3.802 | 171 | 554.537 | 928.333 | 1.486.843 |
| 1994 | 2.208 | 186 | 586.641 | 914.068 | 1.503.103 |
| 1995 | 4.981 | 1.698 | 532.168 | 880.646 | 1.419.493 |
| 1996 | 3.830 | 1.110 | 331.876 | 810.526 | 1.147.342 |
| 1997 | 4.882 | 207 | 342.178 | 683.799 | 1.031.066 |
| 1998 | 4.262 | 251 | 320.567 | 574.957 | 900.037 |
| 1999 | 3.960 | 137 | 325.871 | 484.698 | 814.666 |
| 2000 | 4.169 | 198 | 328.622 | 449.703 | 782.692 |

Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Voor Antwerpen: verdeling ingescheept/ontscheept berekend op basis van gemiddelde verdeling 1996-1998.

Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Totaal |
| 1980 | 2.675 | n.b. | 1.170.660 | 1.391.463 | 2.564.798 |
| 1981 | 2.873 | n.b. | 1.156.192 | 1.201.830 | 2.360.895 |
| 1982 | 2.039 | n.b. | 1.106.423 | 1.239.093 | 2.347.555 |
| 1983 | 1.729 | n.b. | 1.021.685 | 1.367.520 | 2.390.934 |
| 1984 | 2.039 | n.b. | 1.058.046 | 1.233.210 | 2.293.295 |
| 1985 | 2.268 | n.b. | 989.522 | 1.190.510 | 2.182.300 |
| 1986 | 1.350 | 439 | 902.816 | 1.013.347 | 1.917.952 |
| 1987 | 1.008 | 469 | 860.604 | 938.061 | 1.800.142 |
| 1988 | 1.918 | 324 | 574.735 | 1.020.073 | 1.597.050 |
| 1989 | 684 | 228 | 825.472 | 899.991 | 1.726.375 |
| 1990 | 821 | 351 | 891.286 | 896.404 | 1.788.862 |
| 1991 | 937 | 387 | 865.614 | 890.003 | 1.756.941 |
| 1992 | 1.477 | 254 | 572.410 | 1.076.422 | 1.650.563 |
| 1993 | 364 | 589 | 528.968 | 951.963 | 1.481.884 |
| 1994 | 215 | 2.158 | 565.032 | 930.426 | 1.497.831 |
| 1995 | 554 | 2.526 | 507.895 | 882.306 | 1.393.281 |
| 1996 | 420 | 2.130 | 299.866 | 812.240 | 1.114.656 |
| 1997 | 431 | 1.241 | 321.800 | 690.590 | 1.014.062 |
| 1998 | 379 | 427 | 310.348 | 574.582 | 885.736 |
| 1999 | 352 | 1.340 | 315.831 | 498.503 | 816.026 |
| 2000 | 370 | 1.295 | 322.461 | 455.532 | 779.658 |

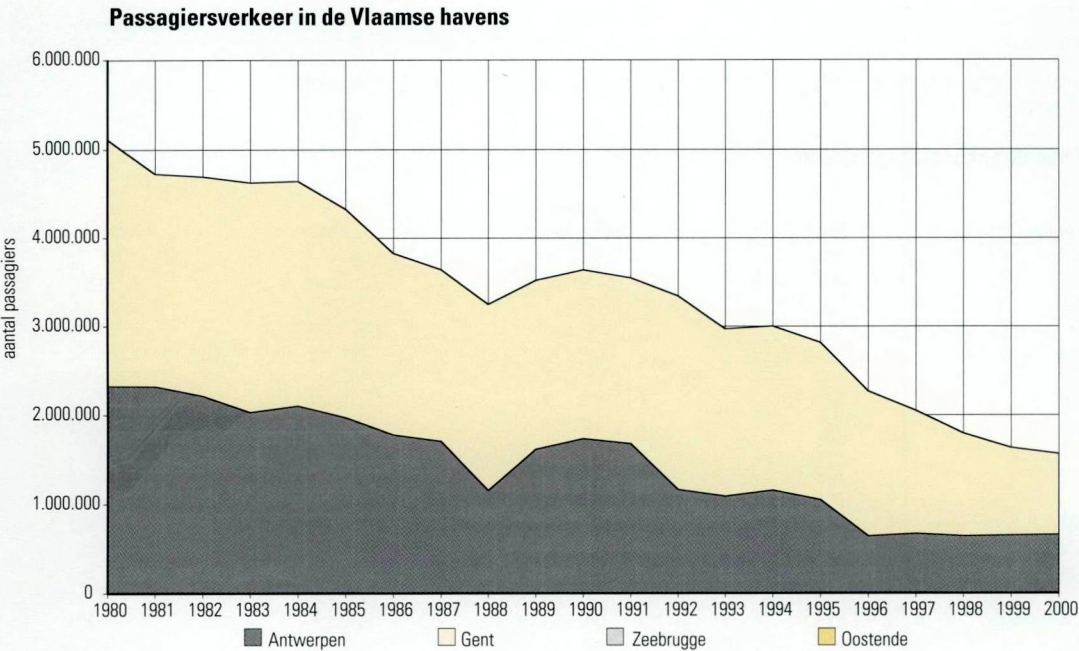
Bron : Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt). Voor Antwerpen: verdeling ingescheept/ontscheept berekend op basis van gemiddelde verdeling 1996-1998.

passagiers

Tabel 06-03: Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | | Totaal |
|------|-----------|-------|-----------|-----------|--|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | | |
| 1980 | 9.809 | n.b. | 2.313.831 | 2.784.953 | | 5.108.593 |
| 1981 | 9.169 | n.b. | 2.309.794 | 2.406.531 | | 4.725.494 |
| 1982 | 6.332 | n.b. | 2.204.118 | 2.484.827 | | 4.695.277 |
| 1983 | 5.778 | n.b. | 2.023.362 | 2.596.520 | | 4.625.660 |
| 1984 | 6.456 | n.b. | 2.096.443 | 2.538.623 | | 4.641.522 |
| 1985 | 6.071 | n.b. | 1.964.211 | 2.353.732 | | 4.324.014 |
| 1986 | 4.410 | 702 | 1.772.416 | 2.047.697 | | 3.825.225 |
| 1987 | 5.559 | 699 | 1.700.623 | 1.937.631 | | 3.644.512 |
| 1988 | 6.523 | 533 | 1.146.956 | 2.096.492 | | 3.250.504 |
| 1989 | 5.512 | 417 | 1.608.271 | 1.909.106 | | 3.523.306 |
| 1990 | 3.829 | 474 | 1.730.730 | 1.904.375 | | 3.639.408 |
| 1991 | 3.912 | 528 | 1.674.965 | 1.869.204 | | 3.548.609 |
| 1992 | 5.487 | 438 | 1.157.775 | 2.181.874 | | 3.345.574 |
| 1993 | 4.166 | 760 | 1.083.505 | 1.880.296 | | 2.968.727 |
| 1994 | 2.423 | 2.344 | 1.151.673 | 1.844.494 | | 3.000.934 |
| 1995 | 5.535 | 4.224 | 1.040.063 | 1.762.952 | | 2.812.774 |
| 1996 | 4.250 | 3.240 | 631.742 | 1.622.766 | | 2.261.998 |
| 1997 | 5.313 | 1.448 | 663.978 | 1.374.389 | | 2.045.128 |
| 1998 | 4.614 | 678 | 636.398 | 1.149.539 | | 1.791.229 |
| 1999 | 4.312 | 1.477 | 641.702 | 983.201 | | 1.630.692 |
| 2000 | 4.539 | 1.493 | 651.083 | 905.235 | | 1.562.350 |

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02



scheepsbewegingen
scheepsgrootte

Scheepsbewegingen
in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2000

| Jaar | haven | | | | Totaal |
|-------|-----------|-------|-----------|----------|--------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | |
| 1980 | 17.151 | 3.260 | 9.550 | 6.797 | 36.758 |
| 1981 | 16.802 | 3.032 | 9.043 | 6.343 | 35.220 |
| 1982 | 17.097 | 3.407 | 8.625 | 6.586 | 35.715 |
| 1983 | 16.214 | 3.754 | 8.930 | 6.218 | 35.116 |
| 1984 | 16.802 | 4.786 | 9.775 | 6.491 | 37.854 |
| 1985 | 16.420 | 4.739 | 9.956 | 5.936 | 37.051 |
| 1986 | 16.446 | 4.469 | 10.085 | 5.189 | 36.189 |
| 1987 | 16.046 | 4.116 | 10.072 | 4.991 | 35.225 |
| 1988 | 16.403 | 4.133 | 9.039 | 4.970 | 34.545 |
| 1989 | 16.817 | 4.226 | 11.114 | 5.139 | 37.296 |
| 1990 | 16.764 | 3.694 | 11.321 | 4.899 | 36.678 |
| 1991 | 16.858 | 3.617 | 11.229 | 5.180 | 36.884 |
| 1992 | 16.620 | 3.429 | 10.457 | 5.163 | 35.669 |
| 1993 | 15.687 | 3.034 | 10.694 | 5.043 | 34.458 |
| 1994 | 15.618 | 3.093 | 10.549 | 4.802 | 34.062 |
| 1995 | 15.223 | 3.020 | 10.396 | 4.783 | 33.422 |
| 1996 | 15.417 | 3.037 | 9.571 | 4.698 | 32.723 |
| 1997* | 15.861 | 3.119 | 10.259 | 4.066 | 33.305 |
| 1998 | 16.122 | 3.096 | 10.188 | 3.647 | 33.053 |
| 1999 | 15.493 | 3.089 | 10.982 | 3.171 | 32.735 |
| 2000 | 16.105 | 2.892 | 10.689 | 4.103 | 33.789 |

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

Tabel 07-02: Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2000

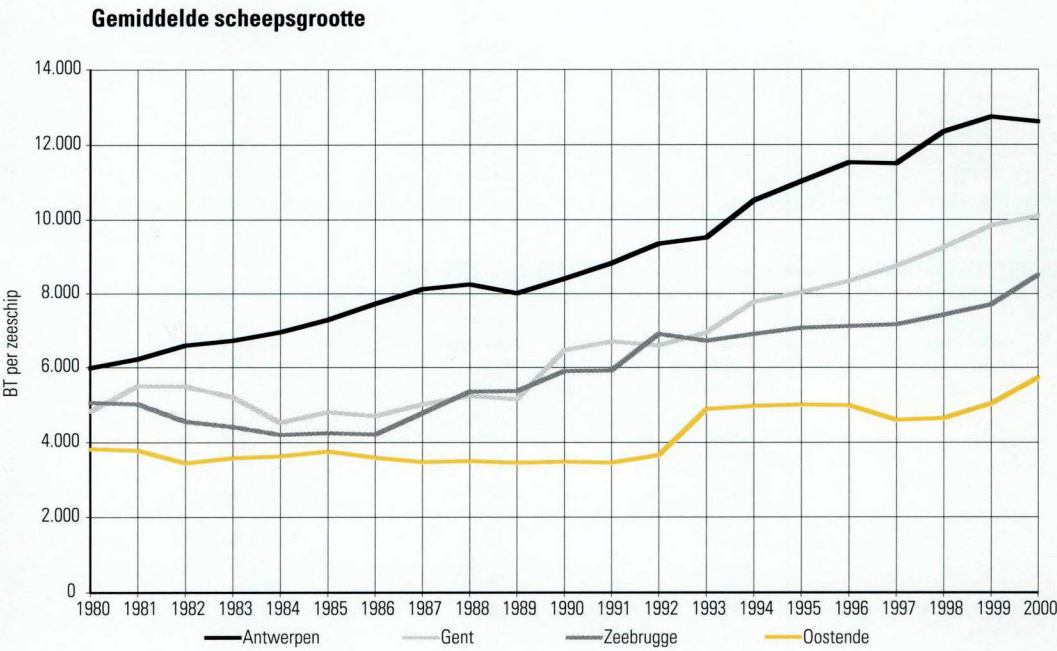
| Jaar | haven | | | | Totaal |
|-------|-----------|--------|-----------|----------|---------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | |
| 1980 | 102.696 | 15.701 | 48.212 | 25.894 | 192.503 |
| 1981 | 104.611 | 16.648 | 45.368 | 23.901 | 190.528 |
| 1982 | 112.683 | 18.674 | 39.287 | 22.543 | 193.187 |
| 1983 | 108.992 | 19.533 | 39.382 | 22.162 | 190.069 |
| 1984 | 116.829 | 21.675 | 41.106 | 23.409 | 203.020 |
| 1985 | 119.631 | 22.747 | 42.311 | 22.197 | 206.886 |
| 1986 | 126.982 | 21.010 | 42.451 | 18.543 | 208.986 |
| 1987 | 130.187 | 20.619 | 48.071 | 17.248 | 216.125 |
| 1988 | 135.340 | 21.624 | 48.306 | 17.314 | 222.585 |
| 1989 | 134.684 | 21.727 | 59.622 | 17.649 | 233.681 |
| 1990 | 140.831 | 23.879 | 66.766 | 16.957 | 248.432 |
| 1991 | 148.794 | 24.234 | 66.466 | 17.779 | 257.274 |
| 1992 | 155.508 | 22.596 | 72.246 | 18.803 | 269.153 |
| 1993 | 149.308 | 21.065 | 71.911 | 24.551 | 266.835 |
| 1994 | 164.211 | 24.053 | 72.890 | 23.777 | 284.931 |
| 1995 | 167.859 | 24.259 | 73.542 | 23.838 | 289.498 |
| 1996 | 177.692 | 25.317 | 68.105 | 23.353 | 294.467 |
| 1997* | 182.340 | 27.319 | 73.559 | 18.630 | 301.849 |
| 1998 | 198.874 | 28.648 | 75.607 | 16.862 | 319.992 |
| 1999 | 197.346 | 30.395 | 84.609 | 15.894 | 328.244 |
| 2000 | 203.064 | 29.215 | 90.917 | 23.422 | 346.619 |

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997.

scheepsbewegingen
scheepsgrootte

Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2000

| Jaar | haven | | | |
|------|-----------|--------|-----------|----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende |
| 1980 | 5.988 | 4.816 | 5.048 | 3.810 |
| 1981 | 6.226 | 5.491 | 5.017 | 3.768 |
| 1982 | 6.591 | 5.481 | 4.555 | 3.423 |
| 1983 | 6.722 | 5.203 | 4.410 | 3.564 |
| 1984 | 6.953 | 4.529 | 4.205 | 3.606 |
| 1985 | 7.286 | 4.800 | 4.250 | 3.739 |
| 1986 | 7.721 | 4.701 | 4.209 | 3.573 |
| 1987 | 8.113 | 5.009 | 4.773 | 3.456 |
| 1988 | 8.251 | 5.232 | 5.344 | 3.484 |
| 1989 | 8.009 | 5.141 | 5.365 | 3.434 |
| 1990 | 8.401 | 6.464 | 5.898 | 3.461 |
| 1991 | 8.826 | 6.700 | 5.919 | 3.432 |
| 1992 | 9.357 | 6.590 | 6.909 | 3.642 |
| 1993 | 9.518 | 6.943 | 6.724 | 4.868 |
| 1994 | 10.514 | 7.777 | 6.910 | 4.951 |
| 1995 | 11.027 | 8.033 | 7.074 | 4.984 |
| 1996 | 11.526 | 8.336 | 7.116 | 4.971 |
| 1997 | 11.496 | 8.759 | 7.170 | 4.582 |
| 1998 | 12.336 | 9.253 | 7.421 | 4.624 |
| 1999 | 12.738 | 9.840 | 7.704 | 5.012 |
| 2000 | 12.609 | 10.102 | 8.506 | 5.709 |



Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de “Le Havre-Hamburg range”. Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en

Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2000, in 1000 ton

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|--------|-----------|----------|-----------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | Rotterdam |
| 1980 | 81.935 | 18.424 | 14.189 | 3.760 | 276.946 |
| 1981 | 79.760 | 19.318 | 12.841 | 3.834 | 251.704 |
| 1982 | 84.203 | 22.894 | 9.339 | 4.168 | 246.652 |
| 1983 | 80.322 | 23.980 | 10.305 | 4.120 | 233.883 |
| 1984 | 90.338 | 26.592 | 12.001 | 4.629 | 248.794 |
| 1985 | 86.246 | 26.673 | 14.166 | 4.513 | 250.668 |
| 1986 | 90.204 | 24.159 | 15.124 | 4.036 | 257.645 |
| 1987 | 91.101 | 24.255 | 17.613 | 4.040 | 254.970 |
| 1988 | 96.909 | 24.158 | 20.050 | 4.826 | 272.778 |
| 1989 | 95.400 | 23.047 | 25.807 | 4.661 | 292.524 |
| 1990 | 102.009 | 24.439 | 30.349 | 4.552 | 287.789 |
| 1991 | 101.346 | 25.455 | 30.853 | 4.506 | 291.985 |
| 1992 | 103.628 | 22.818 | 33.441 | 4.923 | 293.165 |
| 1993 | 101.856 | 22.034 | 31.437 | 5.090 | 282.209 |
| 1994 | 109.494 | 23.833 | 32.886 | 4.900 | 293.871 |
| 1995 | 108.073 | 21.582 | 30.573 | 4.593 | 292.927 |
| 1996 | 106.526 | 21.008 | 28.499 | 4.466 | 292.020 |
| 1997 | 111.895 | 22.976 | 32.408 | 4.277 | 310.143 |
| 1998 | 119.789 | 23.632 | 33.283 | 3.938 | 314.408 |
| 1999 | 115.654 | 23.905 | 35.441 | 3.108 | 303.392 |
| 2000 | 130.531 | 24.039 | 35.475 | 4.307 | 322.072 |

Bron: Havenbesturen.

Tabel 08-02: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2000, in 1000 ton

| Jaar | haven | | | | |
|------|-----------|---------|--------|----------|-----------|
| | Amsterdam | Hamburg | Bremen | Le Havre | Duinkerke |
| 1980 | 22.377 | 63.097 | 26.961 | 77.505 | 41.217 |
| 1981 | 21.108 | 61.353 | 25.765 | 71.829 | 37.629 |
| 1982 | 23.348 | 61.907 | 26.223 | 57.056 | 32.917 |
| 1983 | 23.360 | 50.460 | 26.611 | 53.526 | 30.161 |
| 1984 | 27.104 | 53.708 | 28.557 | 53.965 | 33.344 |
| 1985 | 27.612 | 59.791 | 29.826 | 48.734 | 32.167 |
| 1986 | 29.425 | 55.152 | 29.491 | 47.207 | 32.394 |
| 1987 | 29.589 | 56.725 | 29.981 | 51.145 | 32.364 |
| 1988 | 28.243 | 58.740 | 31.111 | 49.851 | 35.657 |
| 1989 | 28.708 | 57.840 | 32.458 | 52.239 | 39.141 |
| 1990 | 31.360 | 61.360 | 30.204 | 54.018 | 36.557 |
| 1991 | 32.418 | 65.532 | 30.707 | 57.220 | 40.737 |
| 1992 | 33.163 | 65.083 | 29.940 | 53.110 | 40.204 |
| 1993 | 30.515 | 65.850 | 28.355 | 54.916 | 40.822 |
| 1994 | 29.985 | 68.323 | 30.882 | 54.376 | 37.168 |
| 1995 | 31.229 | 72.129 | 31.193 | 53.782 | 39.379 |
| 1996 | 36.673 | 71.138 | 31.560 | 56.153 | 34.949 |
| 1997 | 36.750 | 76.687 | 33.987 | 59.691 | 36.547 |
| 1998 | 36.091 | 75.820 | 34.521 | 66.922 | 39.230 |
| 1999 | 37.628 | 81.003 | 36.036 | 64.424 | 38.286 |
| 2000 | 44.624 | 85.093 | 44.968 | 68.005 | 45.283 |

Bron: Havenbesturen.

havenverkeer Le Havre
Hamburg range

Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2000, in %

| Jaar | haven | | | | | Vlaamse havens |
|------|-----------|------|-----------|----------|--|----------------|
| | Antwerpen | Gent | Zeebrugge | Oostende | | |
| 1980 | 13,1% | 2,9% | 2,3% | 0,6% | | 18,9% |
| 1981 | 13,6% | 3,3% | 2,2% | 0,7% | | 19,8% |
| 1982 | 14,8% | 4,0% | 1,6% | 0,7% | | 21,2% |
| 1983 | 15,0% | 4,5% | 1,9% | 0,8% | | 22,1% |
| 1984 | 15,6% | 4,6% | 2,1% | 0,8% | | 23,1% |
| 1985 | 14,9% | 4,6% | 2,4% | 0,8% | | 22,7% |
| 1986 | 15,4% | 4,1% | 2,6% | 0,7% | | 22,8% |
| 1987 | 15,4% | 4,1% | 3,0% | 0,7% | | 23,2% |
| 1988 | 15,6% | 3,9% | 3,2% | 0,8% | | 23,5% |
| 1989 | 14,6% | 3,5% | 4,0% | 0,7% | | 22,8% |
| 1990 | 15,4% | 3,7% | 4,6% | 0,7% | | 24,3% |
| 1991 | 14,9% | 3,7% | 4,5% | 0,7% | | 23,8% |
| 1992 | 15,3% | 3,4% | 4,9% | 0,7% | | 24,3% |
| 1993 | 15,4% | 3,3% | 4,7% | 0,8% | | 24,2% |
| 1994 | 16,0% | 3,5% | 4,8% | 0,7% | | 25,0% |
| 1995 | 15,8% | 3,1% | 4,5% | 0,7% | | 24,0% |
| 1996 | 15,6% | 3,1% | 4,2% | 0,7% | | 23,5% |
| 1997 | 15,4% | 3,2% | 4,5% | 0,6% | | 23,7% |
| 1998 | 16,0% | 3,2% | 4,5% | 0,5% | | 24,2% |
| 1999 | 15,7% | 3,2% | 4,8% | 0,4% | | 24,1% |
| 2000 | 16,2% | 3,0% | 4,4% | 0,5% | | 24,2% |

Bron: Tabellen 08-01 en 08-02.

